



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale du Trésor



VEILLE CLIMAT, ENERGIE, ENVIRONNEMENT, INDUSTRIE, TRANSPORT

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE LONDRES

N° 22 – 18 juin 2021

Sommaire

Fait marquant

✦ Des parlementaires ont présenté à B. Johnson leurs recommandations pour la réforme de la réglementation économique

Climat & Energie

- ✦ Le *Climate Change Committee* s'inquiète du manque d'adaptation au changement climatique au RU
- ✦ Les faibles engagements climatiques du G7 pourraient réduire les chances de succès de la COP26
- ✦ Le RU pourrait être incapable de mettre fin à l'installation de chaudières au gaz dans les nouveaux logements à partir de 2025
- ✦ Le RU et la Norvège ont terminé l'installation du plus long câble électrique sous-marin du monde

Environnement

- ✦ L'accord commercial entre le RU et l'Australie inquiète les groupes environnementaux
- ✦ Les compagnies des eaux déverseraient dix fois plus d'eaux usées non traitées dans les rivières qu'elles ne le déclarent

Industrie

- ✦ Le Gouvernement envisage de mettre fin au financement d'urgence du secteur ferroviaire
- ✦ Six entreprises seraient en pourparlers avec le Gouvernement pour la construction de « gigafactories » au RU

- ⚙️ Le Royaume-Uni pourrait être largement dépendant de l'importation de véhicules électriques étrangers en 2030
- ⚙️ Le *Legatum Institute* développe un indice de suivi des progrès du *levelling-up*

Transport

- ⚙️ La faiblesse du trafic pourrait remettre en cause la construction d'une troisième piste à l'aéroport d'Heathrow
- ⚙️ *Ryanair* et plusieurs aéroports britanniques poursuivent en justice le Gouvernement britannique

📌 Fait marquant

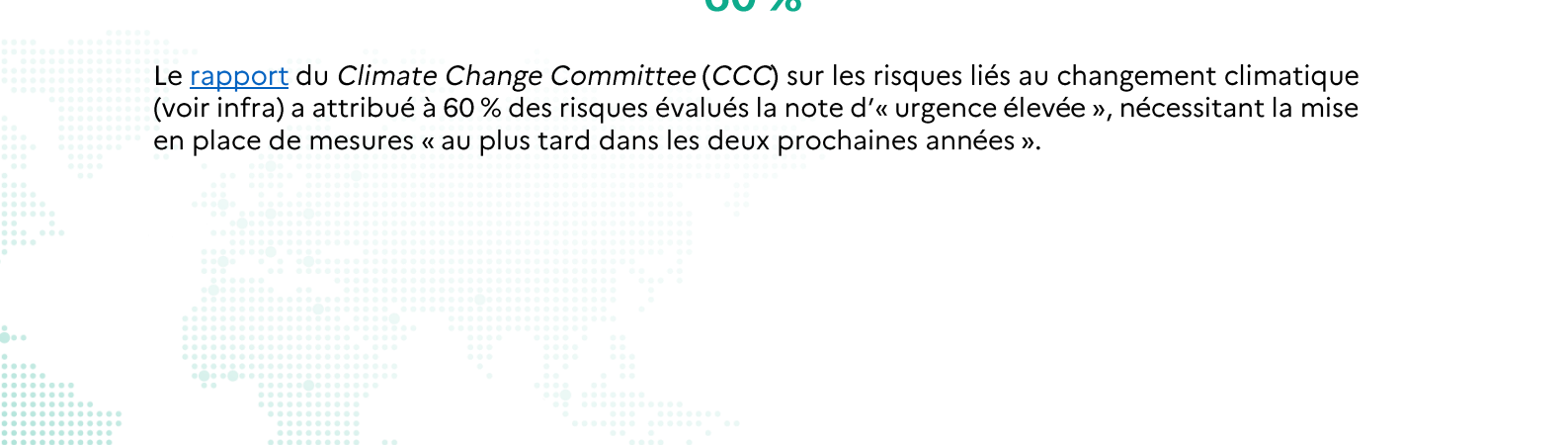
Des parlementaires ont présenté cette semaine à B. Johnson leurs recommandations pour la réforme de la réglementation économique

Le groupe de travail sur l'innovation, la croissance et la réforme réglementaire ([Taskforce on Innovation, Growth and Regulatory Reform - TIGRR](#)), mandaté par le Premier ministre et composé de trois parlementaires, a présenté cette semaine ses recommandations sur la manière dont le RU peut remodeler son approche de la réglementation et saisir les opportunités économiques post-Brexit. Ses propositions en matière d'énergie et de transport visent à instaurer un cadre plus favorable aux innovations technologiques, notamment en matière de décarbonation de l'économie. Ainsi, les parlementaires invitent le Gouvernement à soutenir de nouvelles normes sur les donnéesinteropérables et à fournir des cadres clairs pour soutenir les technologies innovantes, tels que l'hydrogène et l'éolien en mer, ainsi qu'à réviser la réglementation de la vente au détail pour s'adapter à la multiplicité des potentiels nouveaux modèles commerciaux ; ils invitent également l'Ofgem (l'organisme de régulation du secteur) à favoriser les investissements en faveur de l'amélioration du réseau. Dans le secteur des transports, le [rapport](#) recommande d'assouplir la régulation post-Brexit pour soutenir l'avance du RU dans les secteurs clés de la transition bas-carbone, du numérique et de la tertiarisation des mobilités.

📌 Chiffre de la semaine

60 %

Le [rapport](#) du *Climate Change Committee (CCC)* sur les risques liés au changement climatique (voir infra) a attribué à 60 % des risques évalués la note d'« urgence élevée », nécessitant la mise en place de mesures « au plus tard dans les deux prochaines années ».



Climat & Energie

Flash – [EDF a annoncé que deux centrales nucléaires \(Torness et Heysham 2\) pourraient cesser leur activité de manière anticipée pour des raisons de sécurité](#), alors que cinq des huit centrales britanniques doivent déjà être mises hors service d'ici à 2024 (cf. veille 21)

Le *Climate Change Committee* s'inquiète du manque d'adaptation au changement climatique au RU

Le *Climate Change Committee* (CCC) a publié cette semaine son [3^{ème} rapport indépendant sur les risques liés au changement climatique](#), selon lequel le RU pourrait souffrir du manque d'actions suffisantes en matière d'adaptation de la part du Gouvernement. [L'évaluation](#) a pris en compte 53 risques liés à des augmentations de température, révélant que même dans le scénario d'un réchauffement limité à 2°C, le nombre de risques dont les coûts annuels se chiffrent en milliards par an triplerait d'ici les années 2080 au RU. Les risques identifiés comprennent les inondations de plus en plus fréquentes et graves, les sécheresses, et les vagues de chaleur, qui ont provoqué environ 4 000 décès en Angleterre depuis 2018. Même les incendies de forêt – qui représentaient auparavant un faible risque compte tenu du climat du RU – constitueront une menace croissante pour certaines régions du sud à mesure que les températures augmenteront, tandis que les glissements de terrain dus à des crues soudaines pourraient devenir plus fréquents dans d'autres régions. Selon le [Guardian](#), la vulnérabilité du réseau électrique aux inondations, aux tempêtes et au manque d'eau de refroidissement est également élevée, l'impact des futures coupures de courant étant susceptible d'être plus important à l'avenir avec l'électrification croissante des transports et du chauffage domestique. En outre, les conditions météorologiques extrêmes à l'étranger pourraient menacer les chaînes d'approvisionnement en denrées alimentaires importées par le RU. La nature et la biodiversité sont également menacées par la crise climatique, avec des répercussions sur les populations si les écosystèmes ne peuvent pas absorber le carbone et l'eau, de manière à réduire les risques d'inondation. Selon le CCC, le RU devra ainsi retirer de l'air 80 M de tonnes de CO₂ par an d'ici à 2050 pour compenser les émissions des secteurs incapables de se décarboner complètement, tels que l'aviation.

Les faibles engagements climatiques du G7 pourraient réduire les chances de succès de la COP26

Pour le [Guardian](#) et [l'Independent](#), la faible ambition des promesses faites durant le G7 en matière de climat et d'environnement diminuerait les chances d'une COP26 réussie en novembre à Glasgow. Les pays réunis n'ont pas annoncé de nouveaux financements significatifs pour le climat, et s'ils ont convenu de mettre fin à leurs subventions internationales pour le charbon dès l'année prochaine, ils ne se sont pas engagés au sujet de l'exploration et de l'exploitation d'énergies fossiles sur leurs propres territoires. B. Johnson a également annoncé lors du sommet l'octroi de 500 M£ sous la forme d'un fonds « planète bleue » ([Blue Planet Fund](#)) pour la conservation des ressources marines – une enveloppe qui avait déjà été annoncée en 2019 dans le budget de finance climat s'élevant à 11,6 Md£ sur les cinq prochaines années. L'ambition établie

à Copenhague en 2009 des pays développés d'octroyer 100 Md\$ annuels de finance climat ne sera vraisemblablement pas atteinte en 2020 (les estimations actuelles évaluent les fonds distribués à environ 80 Md\$, dont 60 Md\$ sous la forme de prêts), et les pays du G7 n'ont pas fait d'annonces sur la manière dont ils pourraient se rapprocher de l'objectif. En fin de semaine dernière, le Gouvernement britannique a par ailleurs proposé aux Nations Unies un [plan de vaccination des délégations](#) qui doivent se rendre à la COP26, afin d'assurer la tenue du sommet en présentiel à l'automne.

Le RU pourrait être incapable de mettre fin à l'installation de chaudières au gaz dans les nouveaux logements à partir de 2025

Selon un [rapport](#) d'EY commandé par l'*Independent Networks Association (INA)*, lobby britannique du secteur énergétique, l'ambition du RU de mettre fin à l'installation de chaudières au gaz dans les nouvelles constructions d'ici à 2025 risque d'être entravée par une capacité de production domestique limitée, une pénurie d'installateurs de pompes à chaleur et un manque de sensibilisation des consommateurs. Le chauffage et l'alimentation en électricité du parc de logements représentent environ 22% des émissions de gaz à effets de serre (GES) du RU, constituant l'un des principaux défis britanniques face à l'objectif de neutralité carbone fixé à 2050. Actuellement, le RU ne dispose que de 1 200 installateurs qualifiés de pompes à chaleur (la principale alternative à faible teneur en carbone aux chaudières au gaz), alors que 10 000 seraient nécessaires d'ici à 2025 pour satisfaire à la nouvelle réglementation britannique (*Future Homes Standard*). L'[INA](#) relève enfin qu'aucune campagne de sensibilisation n'avait été menée auprès des consommateurs, ce qui pourrait entraîner un manque de demande pour les premières maisons livrées selon cette norme.

Le RU et la Norvège ont terminé l'installation du plus long câble électrique sous-marin du monde

Long de 720 km et capable de transporter jusqu'à 1,4 GW d'électricité, le [câble North Sea Link](#), qui relie le RU et la Norvège, a été mis à l'essai cette semaine et devrait être entièrement opérationnel en octobre. Cet interconnecteur permettra aux deux parties (*National Grid* et *Statnett*) d'échanger leur électricité produite à partir d'énergies renouvelables en fonction de l'offre et de la demande, en exportant de l'électricité d'origine éolienne britannique par jours de grands vents et en important de l'hydroélectricité norvégienne en cas de besoin. [Cette dernière pourrait également être utilisée par le projet de gigafactory de Bristishvolt](#), qui devrait être implanté à proximité du point de connexion britannique. Engagé dans une transition énergétique visant à éliminer les énergies fossiles de son mix énergétique, le RU a besoin de davantage d'interconnexions pour pallier sa dépendance à des sources d'énergies intermittentes (comme le vent) et, à l'avenir, exporter ses excès de production. Les interconnecteurs ont fourni environ 8% de l'électricité britannique en 2019, un chiffre qui devrait atteindre 19% au cours des cinq prochaines années. Un récent [livre blanc](#) du Gouvernement sur l'énergie a estimé que le pays aurait besoin de 18 GW de capacité d'interconnexion d'ici 2030, contre environ 6 GW aujourd'hui. Le prochain interconnecteur de *National Grid*, *Viking Link*, devrait relier le RU et le Danemark en 2024. [ElecLink](#), un câble entre la France et le RU passant par le tunnel sous la Manche, devrait également être achevé l'an prochain.

Environnement


Flash – [Le Gouvernement a déposé un amendement à l'Environment Bill qui exigera des grands projets d'infrastructure nationaux qu'ils apportent un gain net pour la nature.](#)

L'accord commercial entre le RU et l'Australie inquiète les groupes environnementaux

Le RU a annoncé avoir conclu un [accord de libre-échange](#) avec l'Australie, malgré les craintes des agriculteurs et des groupes environnementaux que l'ouverture commerciale sans droits de douane entraîne une augmentation des émissions des gaz à effets de serre (GES) et porte atteinte aux normes britanniques en matière d'alimentation, de bien-être animal et d'environnement. L'accord devrait prévoir une transition progressive vers des droits de douane nuls sur une période maximale de 15 ans. Les groupes agricoles et environnementaux craignent que l'accord ne sape la compétitivité des producteurs nationaux face à la concurrence des producteurs australiens. L'Australie est en outre considérée comme en retard en matière d'action climatique, notamment du fait de son refus persistant d'adopter un objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050. Les normes agricoles et environnementales y sont moins strictes, les agriculteurs australiens étant autorisés à utiliser certains pesticides, hormones de croissance et additifs alimentaires qui sont interdits au RU. Le mois dernier, de nombreux groupes environnementaux (dont *Greenpeace UK*, *WWF UK* et *Green Alliance*) avaient déjà avancé que l'accord proposé compromettrait sérieusement les efforts britanniques visant à créer un secteur agricole plus écologique et « créerait un dangereux précédent pour les futurs accords commerciaux ».

Les compagnies des eaux déverseraient dix fois plus d'eaux usées non traitées dans les rivières qu'elles ne le déclarent

Le Centre britannique d'écologie et d'hydrologie (*UKCEH*) a présenté cette semaine au Gouvernement les résultats d'une étude menée depuis 2010 sur la pollution des rivières anglaises. Selon les chercheurs ayant rédigé le rapport, les compagnies des eaux y auraient déversées sur cette période dix fois plus d'eaux usées non traitées que ne le suggèrent les données officielles de l'Agence pour l'Environnement (*Environment Agency*). La faiblesse de la réglementation en vigueur, la sous-déclaration par les compagnies des eaux de leurs rejets, et l'incapacité du régulateur britannique à contrôler ces déclarations, seraient les principales causes de cet écart. Plus précisément, le *UKCEH* affirme que la réglementation modifiée de 2010 autorisant les compagnies des eaux à déverser directement dans les rivières, après des tempêtes, les eaux usées non traitées (afin de réduire la pression sur leurs activités) et à déclarer elles-mêmes les quantités déversées, aurait conduit à de nombreux abus (jusqu'à 2 000 violations de la part des 83 stations d'épuration étudiées). Plus d'un tiers des cours d'eau britanniques sont jugés dégradés du fait des eaux usées qui y sont déversées.



Industrie

Le Gouvernement envisage de mettre fin au financement d'urgence du secteur ferroviaire

Dans une [annonce commune](#) publiée ce mardi, le *Rail Industry Recovery Group (RIRG)*, composé de *Network Rail* (qui gère le réseau), des sociétés d'exploitation et des syndicats, a accepté d'entamer des discussions sur la réduction du financement d'urgence accordé par le Gouvernement au secteur ferroviaire. Depuis le début de la pandémie, le Gouvernement est intervenu pour fournir plus de 10 Md£ de fonds publics (jusqu'à 800 M£ par mois) pour compenser les pertes de recettes causées par la forte baisse du nombre de passagers. L'annonce ne donne pas de détails sur le moment où le soutien actuel prendra fin, ni sur l'aide que le Gouvernement pourrait continuer à verser, mais indique que l'engagement financier actuel n'est « ni illimité ni durable ». Les représentants du secteur travaillent désormais à l'établissement d'un « accord-cadre d'habilitation » définissant les principes communs pour mener à bien les discussions avec les syndicats. [Les syndicats](#) ont déclaré qu'ils n'accepteraient pas de licenciements obligatoires ou de modifications des droits à la retraite. Toutefois, un plan de départs volontaires pourrait être mis en place, et les employeurs se sont engagés à ne procéder à [aucun licenciement avant le 31 décembre](#). Enfin, les niveaux de service des trains, qui se situent actuellement à environ 85 % des niveaux pré-pandémiques, sont susceptibles d'être « réduits ou adaptés à l'avenir », afin de s'aligner sur la demande des passagers.

Six entreprises seraient en pourparlers avec le Gouvernement pour la construction de « gigafactories » au RU

Six entreprises, les constructeurs *Ford* et *Nissan*, les conglomérats *LG* et *Samsung*, ainsi que les start-up *Britishvolt* et *InoBat Auto*, seraient en pourparlers avec le Gouvernement britannique ou les autorités locales concernant la [construction de « gigafactories » destinées à la production de batteries pour véhicules électriques au RU](#). *Ford*, qui possède une usine de fabrication de moteurs pour fourgonnettes à Dagenham, a indiqué qu'il envisageait de fabriquer au RU des batteries qui seraient ensuite expédiées en Turquie pour être utilisées dans une version électrique de son fourgon Transit. Le groupe n'a pas encore identifié de lieu de production, mais il ne devrait pas s'agir d'un site actuel du constructeur. *Nissan* poursuit ses discussions avec le Gouvernement concernant la construction d'une usine de batteries à Sunderland (avec l'entreprise chinoise *Envision AESC*) et chercherait actuellement à réduire le coût de son approvisionnement en électricité afin d'accroître la compétitivité du site. [InoBat](#) serait en pourparlers avec les autorités locales des Midlands pour implanter une installation au niveau de l'aéroport désaffecté de Coventry, tandis que [Britishvolt](#), dont le projet est le plus avancé, devrait construire une usine à Blyth (Northumberland) qui pourrait être opérationnelle en 2023, et a exprimé sa volonté d'ouvrir de [nouvelles usines à l'avenir](#). Les producteurs de batteries *LG* et *Samsung* seraient tous deux en pourparlers préliminaires avec le Gouvernement au sujet de potentiels investissements, mais cherchent au préalable à conclure des accords de vente avec des constructeurs. Enfin, la [start-up AMTE Power](#) étudierait des sites en Écosse, dans le nord de l'Angleterre et au Pays de Galles pour l'ouverture d'un site de production de batteries en 2022.

Le Royaume-Uni pourrait être largement dépendant de l'importation de véhicules électriques étrangers en 2030

Selon une [étude menée par Transport and Environment \(T&E\)](#), le Royaume-Uni, qui construisait environ la moitié des véhicules électriques produits en Europe en 2018, pourrait voir cette proportion réduite à 4% d'ici 2030, en raison d'un manque d'investissement de la part des constructeurs britanniques, et être ainsi largement dépendant de l'importation de véhicules électriques étrangers d'ici à la fin de la décennie. Selon T&E, parmi les constructeurs ayant des sites de production au RU, *Toyota* serait le moins bien préparé au passage à l'électrification, le groupe continuant de miser sur la production de véhicules hybrides dans son usine du Derbyshire. *Stellantis* serait mieux préparé à l'électrification que *Jaguar Land Rover* ou *BMW*, mais concentrerait sa production de nouveaux modèles électriques dans les pays de l'UE. La *Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)*, qui représente l'industrie automobile britannique, [réfute les conclusions de cette étude](#).

Le Legatum Institute développe un indice de suivi des progrès du levelling-up

Le [Legatum Institute](#) vient de développer un indice (le « *UK Prosperity Index* ») pour suivre les progrès effectués en matière de *levelling up* (nivellement par le haut), qui s'appuiera sur des données relatives aux niveaux de bien-être institutionnel, économique et social dans toutes les Nations du Royaume-Uni. Le Gouvernement avait annoncé le 4 mai la publication avant la fin de l'année d'un [livre blanc sur le levelling-up](#) afin d'expliquer comment de nouvelles interventions politiques pourraient améliorer les conditions de vie, permettre aux citoyens d'avoir accès aux mêmes opportunités, notamment professionnelles, et développer le secteur privé sur l'ensemble du territoire. Cette annonce était intervenue le lendemain de la nomination par le Premier ministre d'un conseiller spécial, le parlementaire Neil O'Brien, en charge de cet objectif politique majeur dont la faiblesse de la traduction concrète était régulièrement critiquée dans la presse.

Transport

La faiblesse du trafic pourrait remettre en cause la construction d'une troisième piste à l'aéroport d'Heathrow

La construction d'une troisième piste à l'aéroport d'Heathrow pourrait ne plus être nécessaire en raison de la chute du nombre de passagers : Sir Howard Davies, Président de *NatWest Group* et responsable d'une [étude gouvernementale sur l'extension des aéroports](#), qui avait conclu en 2015 qu'une piste supplémentaire permettrait de créer des emplois, de rentabiliser les vols long-courrier et de maintenir la position internationale de l'aéroport, a admis que [la pandémie remettait en question la nécessité de ce projet à court terme](#). La nouvelle piste, dont le coût de construction est estimé à environ 14 Md£, permettrait d'augmenter la capacité d'Heathrow de 50% et d'accueillir jusqu'à 280 000 vols

supplémentaires par an. Or l'aéroport a connu une réduction de 72,7 % de son nombre de passagers l'an passé, qui est passé de 80,9 millions en 2019 à 22,1 millions en 2020. L'intervention de Sir Davies a été saluée par les nombreux opposants à la construction de cette nouvelle piste, qui [avaient tenté sans succès d'en faire interdire la construction par les tribunaux en se référant à l'accord de Paris](#).

Ryanair et plusieurs aéroports britanniques poursuivent en justice le Gouvernement britannique

La compagnie aérienne *Ryanair* et les aéroports de Manchester, Londres Stansted et East Midlands ont lancé ce jeudi une [action en justice contre le Gouvernement britannique](#) afin d'obtenir plus de transparence sur les processus décisionnels concernant la reprise des voyages internationaux. *EasyJet*, *Tui* et *IAG*, le propriétaire de *British Airways*, ont également soutenu la procédure. L'objectif est de contraindre le Gouvernement britannique à expliquer la manière dont il prend ses décisions pour établir les listes de pays « verts », « oranges » et « rouges », qui régissent les conditions d'entrée des voyageurs au Royaume-Uni et limitent fortement la reprise des voyages internationaux.

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



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE

Liberté
Égalité
Fraternité

Responsable de la publication : Service Économique Régional de Londres
Rédacteurs : Margot Bloch, Gautier Hovel, Inès Urman, revu
par Stanislas Godefroy

Pour s'abonner : londres@dgtrésor.gouv.fr