

BRÈVES SECTORIELLES

Royaume-Uni

Une publication du SER de Londres
Du 13 au 24 mai 2024

Fait marquant

Les élections générales auront lieu le 4 juillet prochain

Le Premier ministre Rishi Sunak a annoncé le 22 mai que les élections générales (législatives), attendues à l'automne par la majorité des observateurs, auraient lieu le 4 juillet prochain. Les électeurs seront appelés à choisir leurs représentants à la Chambre des Communes et, indirectement, le Premier ministre du Royaume-Uni. L'élection opposera principalement le parti Conservateur, au pouvoir depuis 2010, mené par l'actuel Premier ministre Rishi Sunak, et le parti Travailliste, mené par son chef Keir Starmer qui deviendrait Premier ministre en cas de victoire.

La session parlementaire en cours se clôture ce vendredi 24 mai, avant la dissolution formelle du Parlement et le début de la campagne électorale et de la période de réserve le jeudi 30 mai. Le scrutin qui se tiendra le 4 juillet sera un scrutin majoritaire à un tour, avec une prise de fonctions du nouveau gouvernement dans les jours qui suivent, sans période de transition y compris en cas de changement de majorité. Le nouveau Parlement sera solennellement ouvert par le Roi le mercredi 17 juillet.

Les textes en cours d'examen devant le parlement et n'ayant pas pu être adoptés avant le 24 mai ne seront donc pas adoptés avant mi-juillet (y compris les *statutory instruments*, qui permettent au gouvernement d'adopter des mesures réglementaires).

Energie-climat

Le gouvernement dévoile des propositions visant à étendre le système d'échange de quotas d'émission du Royaume-Uni

Des consultations ont été ouvertes par le gouvernement pour considérer l'intégration des émissions provenant des usines de traitement des déchets, de l'élimination du carbone et des projets forestiers au sein du système de tarification du carbone existant. Le champ d'application des quotas est actuellement limité aux émissions de l'aviation, des centrales électriques et des installations industrielles lourdes. Ce possible élargissement du champ permettrait d'inciter les entreprises à adopter des technologies de décarbonation, telles que les systèmes de capture et de stockage du carbone. Une période de mise en œuvre progressive de deux ans serait ouverte à partir de 2026 pour le secteur des déchets avec pour objectif une adhésion complète en 2028. Les incinérateurs rejetant moins de 2500 tonnes de CO₂ par an seraient exemptés, à l'exception des incinérateurs de déchets médicaux.

Les actionnaires de Shell décident de réduire les objectifs climatiques du pétrolier

78% des actionnaires de Shell ont soutenu la stratégie de transition énergétique révisée du groupe qui revoit à la baisse le calendrier de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'objectif zéro émission net d'ici 2050 demeure, mais d'ici là de nouveaux investissements dans les hydrocarbures seront déployés.

Le gouvernement s'engage à ne pas reporter les excédents de son budget carbone sur la période suivante

Dans une lettre publiée en réponse à la recommandation du Climate Change Committee, le gouvernement s'est engagé à ne pas reporter les excédents de son 2^{ème} budget carbone (2018-2022) sur la période suivante (2023-27). Le Royaume-Uni avait en effet réussi à réduire ses émissions de 15 % de plus par rapport au plafond d'émissions défini, qui aurait pu représenter une marge pour le 3^{ème} budget carbone en cas de report. Même si la loi autorisait un tel report, le gouvernement a finalement suivi la recommandation du CCC, préservant ainsi l'intégrité de l'ambition climatique du gouvernement.

Le Royaume-Uni aurait un avantage compétitif pour un tiers des produits et services nécessaires à la transition énergétique

Selon un rapport de l'Institute for Public Policy Research (think tank de centre gauche), le Royaume-Uni aurait perdu du terrain face à ses concurrents internationaux au cours des 30 dernières années, comme l'illustre la division par deux de ses exportations de « produits verts » d'ici 2030. Néanmoins, l'IPPR considère que les entreprises britanniques seraient mieux placées que leurs concurrentes internationales pour fournir un tiers des 143 produits et services identifiés comme indispensables par le think tank. Le Royaume-Uni serait particulièrement compétitif pour la production des composants et produits utilisés pour la surveillance et l'analyse des processus industriels, la production de trains électriques et de leurs

composants, la production de composants pour pompes à chaleur, ou encore la production de turbines utilisées pour la géothermie ou l'hydroélectricité. Le Royaume-Uni serait ainsi bien placé pour se spécialiser dans la production de turbines pour le secteur de l'éolien, tous les segments du marché des transports décarbonés (trains, véhicules électriques, avion zéro émission) et des pompes à chaleur. Le rapport recommande par ailleurs au Royaume-Uni de préserver une base industrielle dans les secteurs historiques (comme la sidérurgie) dans un objectif de sécurité économique.

Transports

La « fenêtre de tir est en train de se refermer » pour combler les besoins d'infrastructures du R-U, selon la *National Infrastructure Commission*

La National Infrastructure Commission, autorité indépendante chargée de conseiller le gouvernement sur les questions d'infrastructures, a publié son [rapport d'étape sur les projets d'infrastructures](#) sur l'année écoulée jusqu'à mai 2024.

La NIC note que des progrès ont été accomplis depuis l'an dernier dans certains des domaines qu'elle a identifiés comme prioritaires, notamment le système de planification et la réglementation—avec des aménagements permettant d'accélérer les travaux sur le réseau électrique—et le déploiement du haut débit, le gouvernement étant en bonne voie pour atteindre son objectif de 85 % de couverture d'ici à 2025.

En revanche, dans d'autres domaines, la NIC alerte sur « une absence d'évolution », voire une « évolution négative ». L'abandon du deuxième tronçon de la LGV High Speed 2 est particulièrement critiqué par la NIC, qui regrette l'absence d'un « plan concret pour améliorer la connectivité et la capacité du réseau ferré dans le Nord et les Midlands » et qui craint que la mesure ne constitue, dans ces conditions, « un frein pour la croissance des régions concernées ».

La NIC appelle le gouvernement à agir « dans les douze prochains mois », sans quoi la « fenêtre de tir [pour doter le pays des infrastructures nécessaires à l'atteinte de ses objectifs environnementaux] se refermerait ». Elle l'invite à s'engager davantage sur le long terme, en assurant la stabilité des politiques ayant trait aux infrastructures.

Le gouvernement manque de l'expertise nécessaire au suivi des grands projets d'infrastructures, selon la *Chambre des Communes*

Selon un [rapport](#) de la Commission des comptes publics de la Chambre des Communes, le gouvernement ne dispose pas des ressources humaines et de l'expertise nécessaire pour s'assurer du bon déploiement des projets d'infrastructures—notamment du

point de vue de la maîtrise des coûts et de l'efficacité de la dépense publique en infrastructures («value for money»). La Commission estime que les pénuries de compétences en ingénierie et en gestion de projets conduisaient le gouvernement à avoir recours de manière trop systématique aux cabinets de conseil et créaient une asymétrie informationnelle entre l'État et les entreprises porteuses de projets.

Virgin Atlantic a obtenu une réduction de 64% des émissions de CO₂ sur son vol transatlantique opéré avec 100% de carburant d'aviation durable

Virgin Atlantic a publié les [conclusions scientifiques](#) de son vol VS100 opéré le 28 novembre dernier entre Londres et New York avec 100% de carburant d'aviation durable. Le vol a été effectué par un Boeing 787 équipé de moteurs Rolls-Royce, avec 87% de carburant HEFA-SPK et 13% de carburant SAK.

Selon la compagnie, les émissions de CO₂ du vol VS100 ont été inférieures de 64% aux émissions moyennes des vols Londres-New York de Virgin Atlantic (soit -95t de CO₂ émises). Virgin Atlantic met également en avant une amélioration de +1% de la densité énergétique du carburant par rapport à du carburant d'aviation fossile ce qui, si l'objectif d'incorporation de 10% de SAF dans le mix carburant britannique est atteint, permettrait de réduire de 12 000t la consommation de carburant d'aviation du R-U en 2030. Enfin, le recours au SAF aurait permis de réduire de 40% les émissions de particules fines.

Pour rappel, le gouvernement a présenté ce mois-ci le *SAF Mandate*, qui prévoit une obligation pour les fournisseurs de carburant d'aviation au R-U d'incorporer 10% de carburants d'aviation durables dans leur mix carburant à horizon 2030.

Transport aérien – Johan Lundgren, Directeur général d'Easyjet, a annoncé qu'il quitterait son poste l'an prochain. Il sera remplacé par Kenton Jarvis, directeur financier du groupe.

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

Responsable de la publication : Service économique régional de Londres
pierre.chabrol@dgtresor.gouv.fr, karine.maillard@dgtresor.gouv.fr

Rédaction : SER de Londres, Tiédél Sow (Transports, Industrie), Jérémy Mast (Energie, Environnement, Climat), revue par Karine Maillard

Abonnez-vous : londres@dgtresor.gouv.fr