



## ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

Climat, énergie, environnement, industrie, transport

### SOMMAIRE

#### Fait Marquant

- Le gouvernement britannique dévoile sa programmation pluriannuelle des dépenses publiques (*Spending Review*), principalement centrée autour de la relance *post-covid* et de l'investissement dans les infrastructures

#### Climat & énergie

- Les industries dans le domaine de l'énergie se prononcent contre l'instauration au RU d'une taxe carbone à la fin de la période de transition
- Le RU intègre le top 5 des pays les plus attractifs en matière de déploiement des énergies renouvelables (ENR)
- Le gouvernement va doubler l'enveloppe attribuée aux énergies renouvelables dans le prochain tour d'enchères du *Contracts for Difference*
- La décision finale d'investissement est donnée pour le projet éolien maritime Dogger Bank

#### Industrie

- Selon la Cour des comptes britanniques, l'obtention en urgence d'équipements de protection personnelle aurait coûté aux contribuables anglais 10 Md£

#### Transport

- Un mécanisme reposant sur des tests de dépistage sera mis en place à partir du 15 décembre pour réduire la période de quarantaine en Angleterre

- L'Angleterre pourrait introduire des exemptions de quarantaine pour les voyages d'affaires de courte durée
- L'Angleterre annonce un soutien financier pour les aéroports anglais

## FAIT MARQUANT

**Le gouvernement britannique dévoile sa programmation pluriannuelle des dépenses publiques (*Spending Review*), principalement centrée autour de la relance *post-covid* et de l'investissement dans les infrastructures** – En effet, 100 Md£ d'investissement en 2020-21 (soit une augmentation de 27 Md£ en termes réels par rapport à 2019-20) sont prévus par le programme de dépenses publiques dévoilé par le Chancelier de l'échiquier Rishi Sunak. Ce programme est présenté comme la réponse du gouvernement à la *covid-19* et comme un plan pour soutenir la relance économique de l'ensemble des régions. Toutefois, il constitue également la concrétisation de la promesse du Premier ministre, qui s'était engagé dès octobre 2019 à lancer une vaste « révolution dans les infrastructures ». En 2020-2021, cet engagement se matérialisera par 19 Md£ d'investissements pour les transports (dont 1,7 Md£ pour l'entretien des routes locales), 15 Md£ de dépenses publiques allouées à la R&D en 2021-2022, 4,5 Md£ pour les locaux et les équipements des services de santé publics (*NHS*) et 260 M£ pour des infrastructures numériques.

Alors que le plan en 10 points pour une révolution industrielle verte annoncé par le Premier ministre la semaine dernière avait été bien accueilli par les observateurs, la programmation pluriannuelle des dépenses publiques été fraîchement accueillie par les acteurs de l'économie verte. Ceux-ci reprochent à R. Sunak de ne pas avoir bâti un budget capable de faire face à l'urgence climatique et de ne pas avoir annoncé de nouveaux financements en sus des 12 Md£ qui doivent permettre de décliner le plan en 10 points. Ils relèvent également que la baisse annoncée de l'aide publique au développement, qui passera de 0,7 % à 0,5 % du PIB britannique, risque d'affaiblir le message de la Présidence britannique de la COP26 sur le plan international. Il s'agit de l'annonce qui a concentré le plus de critiques, avec celle consacrant l'entretien et la construction de nouvelles routes à hauteur de 27 Md£ d'ici à 2024. L'incertitude entourant des aspects clés de la stratégie de décarbonation du RU (tarification du carbone, publication à venir du livre blanc sur l'énergie) a également été soulignée, tandis que la création d'une nouvelle banque publique d'investissement dans les infrastructures (*National Infrastructure Bank*), qui fait suite à la privatisation de la *Green Investment Bank* il y a quatre ans, a été saluée.

La programmation des dépenses publiques a également été l'occasion pour le gouvernement de dévoiler la première stratégie nationale britannique en faveur des infrastructures (« *National Infrastructure Strategy* ») qui vise à définir les priorités d'investissement en infrastructure pour les 50 prochaines années. Initialement programmée pour octobre 2019 et reportée en raison des élections générales puis de la Covid-19, elle présente la feuille de route du gouvernement autour de trois piliers : la reprise économique, le *levelling-up* (« nivellement par le haut » des régions) et l'atteinte de l'objectif légalement contraignant de neutralité carbone d'ici 2050.

Enfin, la *Spending Review* entérine la modernisation du « *Livre Vert* » (*Green Book*), qui définit, entre autres, les principes guidant les décisions de grands programmes d'investissement et qui était accusé de favoriser les investissements à Londres et au sud-est de l'Angleterre. Désormais, pour éviter qu'une évaluation des coûts et bénéfices socio-économiques d'un projet entraîne une disparité entre

le nord et le sud de l'Angleterre, des objectifs liés aux « impacts territoriaux », tels que le développement régional, pourront également faire partie des critères de décision.

## CLIMAT & ENERGIE

**Les industries dans le domaine de l'énergie se prononcent contre l'instauration au RU d'une taxe carbone à la fin de la période de transition** – dans une lettre non publique adressée à Boris Johnson, [plusieurs entreprises internationales](#) opérant dans le domaine de l'énergie (*RWE, Uniper, Shell*) ont appelé le RU à adopter, à l'issue de la période de transition, un système de taxation carbone qui soit proche du marché européen ETS dont le RU sortira au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Les industriels ne souhaitent pas la création d'une taxe carbone qui pourrait, selon elles, nuire aux objectifs climatiques et manquerait de flexibilité. Il ne reste plus que quelques semaines au gouvernement pour préciser le système qui sera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

**Le RU intègre le top 5 des pays les plus attractifs en matière de déploiement des énergies renouvelables (ENR)** – le RU vient de passer, [dans le classement semestriel](#) du cabinet de conseil *EY* portant sur [l'attractivité en matière d'ENR](#), à la 5<sup>ème</sup> place des pays les plus attractifs, gagnant ainsi deux places par rapport à 2018, la France se classant pour sa part 7<sup>ème</sup>.

Le classement note les 40 pays les plus attractifs dans le domaine des ENR. Outre les annonces récentes du gouvernement britannique en matière de soutien à l'éolien maritime (objectif de 40 GW de capacité installée d'ici 2030), *EY* a notamment tenu compte du soutien du gouvernement pour des projets éoliens maritimes de grande taille (ex : projet d'Inch Cape d'1 GW) et le lancement en Ecosse d'une série d'enchères pour l'exploitation de fonds marins en vue de l'installation de nouvelles éoliennes maritimes pour une capacité totale de 10 GW. Le permis de construire accordé par le gouvernement au projet solaire de 350 MW de Cleve Hill a également pesé, puisqu'il confirme le soutien du gouvernement à l'énergie solaire. Le classement reste dominé par les Etats-Unis et la Chine, l'Australie se classant 3<sup>ème</sup>.

**Le gouvernement va doubler l'enveloppe attribuée aux énergies renouvelables dans le prochain tour d'enchères du *Contracts for Difference*** – [le gouvernement](#) a annoncé qu'il doublerait l'enveloppe attribuée aux ENR passant ainsi de 5,8 GW attribué lors du 3<sup>ème</sup> tour d'enchères en 2019 à 12 GW de capacité prévus dans le cadre du 4<sup>ème</sup> tour d'enchères du *Contracts for Difference* prévu au second semestre 2021. Ce mécanisme permet de soutenir le développement de projets renouvelables via un prix de rachat de l'électricité garanti pendant 15 ans. [Les enchères](#) seront réparties en trois « pots » (éolien maritime, éolien terrestre et solaire, autres technologies dont l'énergie produite à base de déchets). Le gouvernement entend également lancer une consultation pour s'assurer que l'argent public investi dans le déploiement de ces technologies, notamment dans le cadre du *Contracts for Difference*, reviendra davantage aux entreprises et chaînes d'approvisionnement britanniques. Ainsi, dans l'éolien maritime, il vise à atteindre 60 % de contenu national contre 48 % aujourd'hui, voire seulement 29 % si l'on exclut les activités de maintenance et d'exploitation.

**La décision finale d'investissement est donnée pour le projet éolien maritime Dogger Bank** – les deux partenaires du projet [Equinor](#) et SSE, réunis au sein d'une joint-venture à hauteur de 50 % chacun, ont annoncé le 26 novembre être arrivés à un accord pour financer à hauteur de 6 Md£ les deux premières phases du plus gros projet éolien maritime du monde, qui en comptera trois à terme. Les deux premières fermes éoliennes (Dogger Bank A et B), chacune d'une puissance de 1,2 GW,

pourront alimenter en électricité près de 5 % de la population britannique une fois les fermes raccordées au réseau en 2026. Les 190 turbines devant équiper les deux fermes, d'une puissance de 13 MW et d'une taille de 250 mètres, seront fabriquées par *GE Renewable Energy*.

## INDUSTRIE

**Selon la Cour des comptes britanniques, l'obtention en urgence d'équipements de protection personnelle aurait coûté aux contribuables anglais 10 Md£** - [Un rapport du National Audit Office \(NAO\)](#) – équivalent britannique de la Cour des comptes) estime que l'Angleterre disposait d'un stock inadéquat d'équipements de protection lorsque la pandémie de Covid-19 a commencé. De plus, selon le NAO, les efforts tardifs du gouvernement britannique pour sécuriser son approvisionnement en équipements de protection individuelle à destination des personnels soignants ont entraîné des coûts supplémentaires significatifs pour le contribuable, à hauteur de 10 Md£. Il apparaît par ailleurs qu'entre février et juillet, le ministère de la santé a dépensé 12,5 Md£ pour 32 Md d'équipements, mais que seuls 2,6 Md de pièces ont été livrées. Gareth Davies, directeur du NAO, a déclaré : « *la plupart de ces commandes n'ont pas été reçues à temps pour la première vague de la pandémie et de nombreux travailleurs de première ligne ont fait état de pénuries* ». Entre mars et juillet, les services publics de santé ont reçu quatre cinquièmes de leurs besoins estimés en matière d'équipements de protection individuelle, tandis que le secteur de la dépendance (EHPAD notamment) n'aurait reçu qu'un dixième de ses besoins. Le NAO a enfin constaté que certaines pièces commandées ne répondaient pas aux normes requises puisque près de 195 M de produits se seraient avérés défectueux.

## TRANSPORT

**Un mécanisme reposant sur des tests de dépistage sera mis en place à partir du 15 décembre pour réduire la période de quarantaine en Angleterre** - Le Ministre des transports a annoncé qu'en matière de quarantaine, l'Angleterre adoptera un nouveau régime (dit « *test to release* », tester pour libérer) à compter du 15 décembre. Les passagers pourront alors effectuer un test de dépistage (PCR) après 5 jours d'isolement, à leurs frais et auprès d'un laboratoire privé figurant sur une liste préétablie par le gouvernement britannique. Pour cela, les passagers devront prendre rendez-vous avant leur départ et indiquer leur intention de se faire tester lorsqu'ils remplissent le formulaire de localisation des passagers (« *passenger locator form* »). A défaut de cette indication préalable, ils seront contraints de soumettre à nouveau un formulaire de localisation des passagers pour bénéficier de ce régime. Après le 5<sup>ème</sup> jour de la période d'isolement, le test pourra être réalisé soit à domicile, soit sur le site d'un prestataire privé ; en cas de résultat négatif (disponible 24 ou 48h après le test), la quatorzaine prendra fin, réduisant ainsi la période totale de quarantaine à 6 ou 7 jours. Selon la *BBC*, le coût d'un test serait entre 65 et 150 £ et l'Irlande du Nord envisagerait de mettre en place un système similaire. Si les compagnies aériennes et leur organisation professionnelle ont qualifié cette décision de « pas dans la bonne direction » et de « lumière au bout du tunnel », elles appellent toutefois à la mise en œuvre de tests avant le départ, qui conduirait à éviter toute mesure de quarantaine à l'arrivée en cas de résultat négatif.

**L'Angleterre pourrait introduire des exemptions de quarantaine pour les voyages d'affaires de courte durée** - Afin d'encourager la reprise des voyages liés aux activités professionnelles (qui ont représenté 22 % de toutes les visites au RU en 2018), l'Angleterre pourrait lever l'obligation

d'isolement pour les voyageurs d'affaires dès le début de l'année 2021. Ce dispositif, [dont la faisabilité est étudiée par la Global Travel Taskforce](#), serait ouvert aux seuls déplacements d'une durée maximale de 3 jours (qui ont représenté 62 % des séjours d'affaires en 2018) et aux voyageurs s'engageant à ne pas « socialiser » ou participer à « toute autre activité non liée aux affaires » pendant leur séjour. Le rapport du groupe de travail sur la relance des voyages internationaux esquisse également la possible création de « bulles touristiques » (inspirées du modèle mis en place pour les déplacements des équipes sportives) pour stimuler la reprise du tourisme. Le rapport indique enfin que le Royaume-Uni envisage la conclusion d'accords bilatéraux avec des pays partenaires pour mettre en œuvre un régime alternatif, en vertu duquel les passagers seraient contraints de s'isoler et de réaliser un test de dépistage avant le départ –les recherches préliminaires démontrant en effet que le risque d'infection pendant le trajet est relativement faible. Les vols entre Londres et New-York pourraient être les premiers à tester ce mécanisme.

**L'Angleterre annonce un soutien financier pour les aéroports anglais** – A partir de 2021, une [aide financière sera ouverte](#) pour les aéroports anglais et leurs prestataires de services au sol. L'aide sera équivalente à la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) des aéroports, dans la limite de 8 M£ par site et soumise à certaines conditions. Ce régime est l'aboutissement de 6 mois de négociations entre le gouvernement et les opérateurs d'aéroports anglais et gallois – les aéroports écossais bénéficiant déjà d'un tel dispositif – et sera vraisemblablement bien accueilli par les petits aéroports régionaux. Toutefois, les montants proposés représentent une fraction du soutien demandé par les grands aéroports, comme Heathrow, qui milite pour une suspension de la totalité de sa CFE (120 M£ par an).



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

Veille rédigée par Gautier HOUEL (climat, énergie, environnement), Pauline MAZURIER-NOLIN (industrie, transport) et relue par Stanislas GODEFROY.