



## ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

Climat, énergie, environnement, industrie, transport

### SOMMAIRE

#### Fait Marquant

- Le Premier ministre britannique a dévoilé son plan en 10 points pour la relance verte

#### Climat & énergie

- Le gouvernement est accusé de porter atteinte à la crédibilité climatique britannique en n'interdisant pas tout support financier aux projets fossiles à l'étranger
- Le nom des quatre premiers sponsors de la COP 26 a été dévoilé
- GE pourrait installer une usine de fabrication de turbines éolienne maritimes dans le nord-est de l'Angleterre

#### Environnement

- Zac Goldsmith soutient la signature d'un traité international plus ambitieux en matière de lutte contre la pollution plastique
- Le Gouvernement double les moyens du *Green Recovery Challenge Fund*

#### Industrie

- Boris Johnson annonce l'interdiction de la vente des véhicules thermiques neufs à compter de 2030

#### Transport

- Le directeur général de l'aéroport de Gatwick est opposé à une prolongation au-delà de mars 2021 de la suspension de la règle selon laquelle une compagnie aérienne doit rendre les créneaux qu'elle utilise à moins de 80 %
- Rishi Sunak étudierait la possible mise en œuvre de péages pour l'usage des routes

## FAIT MARQUANT

**Le Premier ministre britannique a dévoilé son plan en 10 points pour la relance verte** – Boris Johnson a présenté le 18 novembre son *Ten point plan for a Green Industrial Revolution*, plusieurs fois reporté en raison de la priorité donnée à la gestion de la pandémie. Celui-ci a pour ambition de placer le RU sur la voie de la neutralité carbone d'ici à 2050, de décliner le concept de relance verte du Premier ministre (« *build back greener* ») et de créer 250 000 emplois verts qualifiés. Le plan vise également à faire apparaître le RU comme étant à la pointe en matière de lutte contre le changement climatique et à concrétiser un des engagements de campagne du Premier ministre consistant à développer (« *level-up* ») économiquement certains bastions industriels du centre et du nord de l'Angleterre. Le plan qui contient 10 priorités centrées principalement sur les points forts du RU dans l'énergie (éolien offshore, capture et stockage du carbone, secteur automobile, mobilité électrique, hydrogène et nucléaire) a été plutôt bien accueilli par la presse et les principaux *think tanks* et ONG comme *Greenpeace*.

Seule l'opposition travailliste a souligné son insuffisance pour faire face à la crise climatique et économique. Hormis la principale annonce visant à interdire la vente de véhicules thermiques neufs en 2030, le plan demeure en effet d'une ampleur limitée tant en terme d'ambition (seuls certains secteurs sont concernés, principalement sous l'angle technologique) qu'en matière de montants (12 Md£ dont seuls 3 Md£ constituent de nouveaux financements).

S'il ne précise pas quelles seront les cibles d'émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à 2030, le plan gouvernemental apporte toutefois des précisions sur les priorités britanniques en matière de relance économique en attendant l'annonce par le Chancelier le 25 novembre de la *Spending Review* et la publication, d'ici début 2021, de stratégies ciblées et de livres blancs complémentaires. La tenue du *Climate Ambition Summit* le 12 décembre, co-organisé par le RU, devrait être l'occasion de nouvelles annonces telles que la contribution déterminée nationale britannique révisée qui fixera de nouvelles cibles en matière de baisse d'émissions.

## CHIFFRE DE LA SEMAINE

**55 %** – le plan en 10 points pour une révolution industrielle verte ne permettrait de faire baisser les émissions qu'à hauteur de 55 % de l'objectif défini par les 4<sup>ème</sup> (2023-2027) et 5<sup>ème</sup> budget carbone (2028-2032), qui fixent des plafonds d'émissions, selon Simon Evans, chercheur et directeur adjoint du think tank *Carbon Brief*. Il resterait environ 150 millions de tonnes d'économies annuelles de CO<sub>2</sub> supplémentaires à réaliser pour rester dans les limites des budgets carbone actuels.

## CLIMAT & ENERGIE

**Le gouvernement est accusé de porter atteinte à la crédibilité climatique britannique en n'interdisant pas tout support financier aux projets fossiles à l'étranger** – [Matthew Pennycook](#),

secrétaire d'Etat fantôme (travilliste) chargé du changement climatique, a reproché dans une lettre non publique adressée à Alok Sharma, ministre de l'Economie, de la Stratégie industrielle et Président de la prochaine COP 26, l'absence d'action du gouvernement pour interdire tout soutien financier aux projets à énergie fossile à l'étranger. M. Pennycook souhaite que les actions internationales climatiques du RU soient alignées dans les meilleurs délais sur ses objectifs climatiques internes. Il souhaite également que le mandat de l'agence de crédit à l'export britannique (UK export finance - UKEF) soit modifié pour empêcher tout soutien financier aux compagnies qui interviendraient sur des projets impliquant des énergies fossiles. Interrogé par [un parlementaire travailliste](#) dans le cadre des questions parlementaires, le gouvernement a indiqué que UKEF étudiait actuellement 7 projets impliquant des énergies fossiles (hors charbon) pouvant bénéficier dès 2021 de financements et que 10 autres dossiers impliquant également des énergies fossiles venaient d'être déposés. Très attendue, la décision du gouvernement britannique d'arrêter tout soutien financier aux projets à énergie fossile à l'étranger ne figurait pas dans le plan en 10 points pour une révolution industrielle verte annoncé par B. Johnson le 18 novembre.

**Le nom des quatre premiers sponsors de la COP 26 a été dévoilé** – le gouvernement a rendu public le nom des quatre premiers sponsors de la COP 26, tous impliqués dans la transition bas carbone (*SSE, ScottishPower, National Grid* et *NatWest Group*). Les trois premières entreprises se sont engagées récemment dans un projet de construction d'une interconnexion électrique sous-marine en mer du Nord de 4 GW (*The Eastern Link project*) qui permettra d'approvisionner en électricité renouvelable produite en Ecosse plusieurs millions de foyers dans le nord de l'Angleterre. *SSE*, l'un des principaux producteurs et distributeurs d'électricité au RU et engagé dans deux projets majeurs dans l'éolien maritime (Dogger Bank – 3,6 GW) et Seagreen (1,5 GW), a par ailleurs indiqué qu'il triplerait d'ici 2030 sa production d'électricité d'origine renouvelable. De son côté, le groupe bancaire *NatWest Group*, qui compte parmi les principaux investisseurs dans le domaine des énergies renouvelables, s'est engagé à investir 20 Md£ entre 2020 et 2022 dans la finance climatique et soutenable. Il était important pour le gouvernement britannique de mettre en avant des sponsors impliqués dans la transition énergétique, alors que des soupçons de conflit d'intérêts avaient été émis le mois dernier après la révélation selon laquelle le cabinet de conseil *Boston Group Consulting*, qui conseille le gouvernement pour l'organisation de la COP 26, avait des liens avec plusieurs grandes compagnies pétrolières.

**GE pourrait installer une usine de fabrication de turbines éolienne maritimes dans le nord-est de l'Angleterre** – le conglomérat américain *General Electric* est en discussion avec le gouvernement britannique et les autorités locales pour installer une usine de fabrication de turbines éoliennes maritimes dans le nord de l'Angleterre, qui pourrait créer à terme 3 000 emplois. La production locale de turbines s'inscrit dans le cadre des objectifs ambitieux du gouvernement visant à atteindre 40 GW de capacité installée d'ici 2030 et à générer 60 000 emplois. Trois localités seraient en compétition pour accueillir cette nouvelle usine, Tees Valley et Humberside dans le nord-est de l'Angleterre et Rosyth en Ecosse. Alors que le RU est leader en matière de capacité éolienne maritime installée (10,4 GW), moins de la moitié des composants (48 %) est fabriquée au RU, l'objectif étant de porter cette part à 60 % d'ici à 2030.

## ENVIRONNEMENT

**Zac Goldsmith soutient la signature d'un traité international plus ambitieux en matière de lutte contre la pollution plastique** – le secrétaire d'Etat chargé de l'Environnement et du Pacifique, Zac Goldsmith, s'est déclaré, lors d'une réunion virtuelle de l'Organisation Mondiale du Commerce co-organisée par le RU en lien avec le *Global Plastic Action Partnership*, en faveur d'un nouveau traité international pour lutter contre la pollution plastique. Celui-ci serait basé sur le modèle de l'Accord de Paris sur le climat, sans que l'on sache s'il serait légalement contraignant ou non. Le RU, qui est le

deuxième plus gros producteur de plastiques par habitant, entend jouer un rôle moteur sur ce sujet en 2021 et prévoirait d'en faire une priorité dans le cadre de ses présidences à venir de la COP 26 et du G7. M. Goldsmith entend s'appuyer sur le *Leader's Pledge for Nature* signé en septembre 2020 par plus de 60 chefs d'Etats.

**Le Gouvernement double les moyens du *Green Recovery Challenge Fund*** – le doublement des moyens du *Green Recovery Challenge Fund*, désormais portés à 80 M£ dans le cadre du Plan en 10 points pour une révolution industrielle verte, doit permettre de créer plusieurs milliers d'emplois spécialisés dans la plantation d'arbres, la restauration des habitats, la mise en place de mesures d'éducation environnementale, etc.. Les bénéficiaires de la première tranche du *Green Recovery Challenge Fund* (40 M£) seront dévoilés dans les semaines à venir. Le gouvernement s'est par ailleurs engagé dès 2021 à créer de nouveaux parcs naturels ainsi que 10 projets de reconquête des paysages (*Landscape Recovery projects*), qui doivent permettre d'atteindre la cible de 30 % d'espaces terrestres protégés en Angleterre d'ici à 2030, équivalant à une hausse de 1,5 % d'espaces protégés. Le gouvernement prévoit également de restaurer 400 000 ha d'espaces riches en biodiversité d'ici à 2030.

## INDUSTRIE

**Le Premier ministre britannique a annoncé le 18 novembre, dans le cadre de son « [plan en dix points pour une révolution verte](#) », l'interdiction de la vente des véhicules thermiques neufs à compter de 2030**, alors qu'il avait déjà avancé en février cette échéance de 2040 à 2035, date qui reste valable pour les véhicules hybrides rechargeables. Pour accompagner cette transition accélérée, 582 M£ de subventions seront débloqués pour encourager les consommateurs à acheter des véhicules à basse ou à zéro émission. En outre, une enveloppe de 1,3 Md£ est prévue pour accélérer le déploiement de bornes de rechargement, et une autre enveloppe, de près de 500 M£ sur 4 ans, doit permettre de favoriser le développement des nouvelles batteries.

Cette annonce ne constitue pas une surprise et fait suite à un intense lobbying tant de la part d'ONG que de grandes entreprises ; elle intervient dans un contexte où le Premier ministre souhaite prendre l'initiative pour redorer un blason abîmé par une gestion de la pandémie et du Brexit critiquée y compris au sein de son propre camp, tandis que le Royaume-Uni se prépare à accueillir la COP 26 en novembre 2021 à Glasgow. Cette décision (la plus ambitieuse pour un pays de cette taille à ce jour) implique la réalisation d'ajustements très rapides pour les constructeurs automobiles mais aussi pour assurer une montée en puissance rapide des infrastructures de charge. Le constructeur japonais *Honda* a jugé le délai de 15 ans « trop court » pour passer au 100 % électrique, tandis que *Toyota* avait prévenu en amont que l'interdiction des véhicules hybrides menacerait tout nouvel investissement au RU.

## TRANSPORT

**Le directeur général de l'aéroport de Gatwick (propriété du groupe français *Vinci*) a fait connaître son opposition à une prolongation au-delà de mars 2021 de la suspension de la règle selon laquelle une compagnie aérienne doit céder les créneaux qu'elle utilise à moins de 80 %** – Cette règle avait été suspendue pour 6 mois en mars 2020 puis à nouveau en septembre, afin d'éviter que les compagnies aériennes fassent voler leurs appareils à la seule fin de conserver leurs droits. La question d'une prolongation de cette suspension jusqu'au-delà de l'été 2021 fait actuellement débat au sein de l'industrie du transport aérien, mais le directeur général de Gatwick, Stewart Wingate, souhaite que la règle dite « 80/20 » soit rétablie avant l'été, de manière à permettre

à de nouveaux entrants de pénétrer le marché et à rétablir la concurrence entre les compagnies aériennes. M. Wingate a suggéré que les autorités britanniques pourraient désormais diverger des autorités de régulation européenne pour prendre une décision de ce type. La pandémie a particulièrement frappé l'aéroport de Gatwick, où *Virgin Atlantic* a arrêté ses opérations, tandis que *British Airways* et *Norwegian* ont suspendu leurs vols. La fin de la suspension de la règle des 80/20 pourrait lui permettre de proposer des slots à des compagnies *low cost* telle que *Wizz Air* ; son directeur général avait indiqué que cette suspension l'empêchait de réaliser un investissement significatif à Gatwick, en y basant 15 à 20 appareils, contre un seul aujourd'hui.

**Selon la presse, le ministre des finances Rishi Sunak étudierait la possible mise en œuvre de péages pour l'usage des routes** afin de compenser la perte de recettes fiscales résultant de la baisse de l'utilisation des véhicules thermiques, qui pourrait aller jusqu'à 40 Md£, principalement du fait de la taxation des carburants. Cette perte de recettes pourrait être compensée par une taxe sanctionnant l'usage de la voiture sur les routes (par exemple sous la forme d'une taxe calculée en fonction de la distance parcourue). Cette annonce a fait l'objet de commentaires très négatifs, soulignant notamment le fait que cette taxe pèserait principalement sur les transporteurs, les petites entreprises et les ménages ayant des revenus modestes hors de la métropole de Londres. La presse rappelle également qu'une telle taxe avait été envisagée par le dernier gouvernement travailliste, avec un tarif de 1,3 £ par mile (soit environ 80 cents par kilomètre), mais qu'elle avait été abandonnée à la suite d'une pétition signée par plus d'un million de personnes.



**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.