

ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

Climat, énergie, environnement, industrie, transport

SOMMAIRE

Fait Marquant

- Les transports urbains londoniens obtiennent un financement d'urgence de 1,7 Md£

Climat & énergie

- Le RU pourrait atteindre 30 GW de capacité éolienne terrestre d'ici à 2030
- Des ONG et organisations caritatives proposent un plan en 10 points pour lancer la révolution verte promise par le gouvernement
- Des professionnels de la santé appellent à la mise en place d'une taxe carbone sur la nourriture

Environnement

- L'examen de *l'Environment Bill* reprend au Parlement
- Une consultation publique sur la réduction des émissions d'ammoniac propose l'interdiction totale des engrais solides à base d'urée

Industrie

- La relance du secteur de la construction atténue les difficultés économiques du Royaume-Uni

Transport

- Selon le ministre de l'économie gallois, 62 M£ supplémentaire seront nécessaires pour maintenir en service les transports ferroviaires du Pays de Galles

FAIT MARQUANT

Les transports urbains londoniens obtiennent un financement d'urgence de 1,7 Md£ - Afin d'assurer le maintien des services de métro et de bus jusqu'en mars 2021, *Transport for London (TfL)*, l'autorité organisatrice de transports du Grand Londres) a négocié avec le gouvernement britannique un plan de sauvetage de 1,7 Md£. En effet, le déficit de recettes tarifaires enregistré par *TfL* est tel (- 70 % entre 2019 et 2020) que sans soutien financier supplémentaire, le réseau de transport aurait été prochainement contraint d'émettre une ordonnance de « faillite d'une entreprise publique ». En sus du plan de sauvetage, qui court jusqu'à mars 2021 et dont le montant exact dépendra des recettes tirées des passagers dans les mois à venir, *TfL* devra réaliser des économies à hauteur de 160 M£.

Le maire de Londres, Sadiq Khan, a déclaré que l'accord n'était « *pas idéal* », mais qu'il s'était battu pour rejeter les « *pires* » demandes du gouvernement britannique, comme l'extension de la zone d'application du péage urbain à 4 millions de londoniens supplémentaires situés aux périphéries nord et sud de Londres. Toutefois, les modifications apportées au péage urbain en juin, dans le cadre du précédent plan de sauvetage (+ 30 % du coût du péage et des plages horaires plus longues), resteront en vigueur. Le gouvernement a également obtenu que les tarifs préférentiels pour les plus de 60 ans et les moins de 18 ans soient désormais à la charge de la Mairie – ces dépenses additionnelles pourraient être financées par une augmentation de la taxe d'habitation.

Par ailleurs, alors qu'en 2016, la Commission Nationale pour les Infrastructures avait estimé que le projet *Crossrail 2* (une nouvelle ligne nord-sud dont le coût est estimé à 33 Md£) était une « priorité nationale », le plan de soutien prévoit également qu'il soit mis en suspens. Il prévoit enfin que *TfL* travaille avec le gouvernement à la mise en place de lignes automatiques (sans conducteur) – une évolution qui était défendue par Boris Johnson lorsqu'il était Maire de Londres. Dans un contexte de campagne municipale (les élections pour la Mairie de Londres ayant été repoussées d'un an en raison de la Covid-19, elles se tiendront le 6 mai 2021), ce sujet est sensible pour Sadiq Khan, d'autant qu'une étude interne de *TfL* qui a fuité fait état d'un mauvais « rapport qualité-prix », puisque l'automatisation des métros nécessiterait un investissement initial de 7 Md£.

Alors qu'elle a été accusée par Boris Johnson d'avoir été dans une situation financière précaire (« *faillite* ») dès avant l'épidémie de Covid-19, *TfL* a déclaré qu'elle n'avait pas vu le nombre de passagers diminuer aussi rapidement depuis 100 ans, qu'elle dépensait 600 M£ par mois pour maintenir le réseau en service et que la Covid-19 était la seule raison pour laquelle elle avait besoin du soutien du gouvernement. *TfL* a par ailleurs souligné qu'avant le confinement, elle était en voie d'atteindre un montant de réserve de 2,2 Md£ d'ici la fin mars 2020, soit une augmentation de 31 % depuis 2016. *TfL* a également précisé que Sadiq Khan avait hérité d'un déficit de 1,5 Md£ à l'issue du mandat de Boris Johnson à la Mairie de Londres.

Tout en insistant sur la nécessité de donner à Londres plus de « *contrôle sur les principaux impôts, afin que la Ville puisse payer le coût du réseau de transport elle-même* », le Ministre britannique des transports, Grant Shapps, a déclaré : « *cet accord est la preuve de notre engagement à soutenir Londres et son réseau de transport* ». *TfL* a de son côté déclaré que les discussions avec le gouvernement sur un financement durable et de long-terme se poursuivaient.

GRAPHIQUE DE LA SEMAINE

Capacité électrique envisagée pour l'éolien terrestre d'ici à 2030 au RU si tous les projets en cours de dépôt et/ou d'instruction aboutissent (*source renewable UK*)

Optimum Scenario, MW installed cumulative



CLIMAT & ENERGIE

Le RU pourrait atteindre 30 GW de capacité éolienne terrestre d'ici à 2030 – selon l'organisation *Renewable UK*, qui réunit les professionnels du secteur des énergies renouvelables, le RU pourrait plus que doubler sa capacité installée d'éoliennes terrestres d'ici 10 ans et atteindre 30 GW contre 13,6 GW aujourd'hui. Ce doublement serait permis par une baisse continue des coûts et par la reprise des subventions gouvernementales pour l'éolien terrestre en 2021 ; pour mémoire, un moratoire sur les soutiens financiers du gouvernement avait été mis en place en 2015, dans le cadre du mécanisme *Contracts for Difference*. La projection de 30 GW, équivalente à la consommation électrique de 19,5 millions de foyers, inclut tous les projets en cours de construction, consentis, soumis dans le système d'application ou en cours de soumission. Le *Committee on Climate Change*, organe consultatif indépendant du gouvernement sur les sujets climatiques, préconise que le RU installe 35 GW de capacité éolienne terrestre d'ici à 2035 pour atteindre la neutralité carbone en 2050. *Renewable UK* anticipe la création de 30 000 emplois, 46 Md£ d'investissements et, à terme, une réduction de 50 £ par an sur la facture des particuliers.

Des ONG proposent un plan en 10 points pour lancer la révolution verte promise par le gouvernement – alors que le gouvernement devrait préciser la semaine prochaine les 9 points restants pour constituer l'ossature de la révolution industrielle verte annoncée le mois dernier (l'objectif de 40 GW de puissance installée dans l'éolien maritime d'ici à 2030 ayant déjà été publié), un groupe de près de 70 ONG et organisations caritatives britanniques rassemblées au sein de *The Climate Coalition* a présenté un plan en 10 points pour une relance « verte, saine et juste ». Destiné à faire pression sur le gouvernement, ce plan vise à conforter les engagements du RU (contribution nationale déterminée et augmentée, soutien à l'efficacité énergétique des bâtiments et aux énergies

renouvelables, décarbonation des transports, protection de la nature, investissement et finances, arrêt du soutien aux énergies fossiles à l'étranger). Il propose également d'apporter une aide aux communautés les plus affectées et à la protection des écosystèmes à l'échelle mondiale.

Des professionnels de la santé appellent à la mise en place d'une taxe carbone sur la nourriture

– un groupe réunissant différents professionnels de la santé dont la *UK Health Alliance on climate change*, qui rassemble 10 instituts de médecine, la *British medical association*, et la revue scientifique *the Lancet*, appelle le gouvernement, en l'absence d'actions volontaires de la filière agro- alimentaire, à mettre en place d'ici à 2025 une taxe sur les aliments afin de lutter contre le réchauffement climatique. Cette taxe viserait en particulier la viande et les produits laitiers, les plus émetteurs en carbone. Ce groupe préconise également d'arrêter les offres promotionnelles pour les produits considérés comme néfastes pour la santé et l'environnement, tout en appelant à une campagne de communication massive sur les conséquences de nos choix de consommation sur le climat. Il souhaite aussi la mise en place de labels en matière d'impact environnemental et demande que les repas servis dans certains lieux accueillant du public (écoles, hôpitaux, maisons de retraite, prisons) prennent en compte certains standards en matière environnementale. Ce groupe souhaite par ailleurs insister sur les bienfaits pour la santé d'une alimentation moins carnée et davantage centrée sur les protéines végétales. En avril, les fournisseurs de certains services publics avaient déjà pris l'engagement de réduire de 20 % l'utilisation de viande dans leurs menus.

ENVIRONNEMENT

L'examen de l'*Environment Bill* reprend au Parlement – après 8 mois d'interruption du fait de l'épidémie de Covid-19, les parlementaires ont repris le 3 novembre l'examen de l'*Environment Bill* présenté par le gouvernement britannique comme le texte le plus important dans le domaine de l'environnement depuis près d'une génération. Il fixe de nouveaux objectifs légaux (dont la plupart figuraient déjà dans le plan à 25 ans pour l'environnement adopté en janvier 2018) en matière de gestion des sols, de lutte contre la pollution de l'air et de l'eau, et vise à améliorer la gestion des ressources. Le projet prévoit également la mise en place d'une gouvernance adaptée en créant une nouvelle agence chargée du contrôle des atteintes à l'environnement, l'*Office for Environmental Protection* (cf. veille n°42). Il introduit la notion de *biodiversity net gain* qui conditionnera le lancement de nouveaux projets — notamment dans la construction — à une amélioration nette de la biodiversité locale. A l'issue de son examen en commissions (*committee stage*), le texte sera de nouveau examiné par les députés qui pourront déposer des amendements (*report stage*) avant son examen en 3^{ème} lecture (*third reading*).

Une consultation publique sur la réduction des émissions d'ammoniac propose l'interdiction totale des engrais solides à base d'urée

– Une nouvelle consultation lancée mardi 3 novembre indique que 87 % des émissions d'ammoniac du Royaume-Uni proviennent de l'agriculture, et 18 % sont attribués à l'application d'engrais inorganiques. Le gouvernement s'est engagé à réduire les émissions d'ammoniac de 8 % d'ici 2020, par rapport aux niveaux de 2005, et de 16 % d'ici 2030. La consultation présente trois options :

- Une interdiction totale de la vente et de l'utilisation des engrais solides à base d'urée, "qui émettent plus d'ammoniac que les autres engrais".
- L'obligation de stabiliser les engrais solides à base d'urée par l'ajout d'un inhibiteur d'uréase, "pour ralentir la conversion de l'urée en ammonium".

- Une autorisation de l'épandage des engrais solides à base d'urée uniquement entre le 15 janvier et le 31 mars "lorsque les sols sont froids, ce qui réduit les pertes d'ammoniac".

INDUSTRIE

La relance du secteur de la construction atténue les difficultés économiques du Royaume-Uni

– Alors que la plupart des secteurs industriels britanniques continuent d'enregistrer une faible demande et des niveaux de production dégradés, l'activité des constructeurs est en hausse, notamment stimulée par la demande de nouveaux travaux dans l'immobilier. La plupart des entreprises attribuent la hausse de la demande à la réduction des droits de mutation à titre onéreux sur les ventes de logements neufs introduite par le gouvernement. En effet, les commandes de logements neufs ont augmenté au rythme le plus rapide depuis près de cinq ans et les perspectives pour les constructeurs de logements demeurent positives, selon le bilan de santé mensuel du secteur réalisé par *IHS Markit*. Toutefois, les entreprises ont indiqué que la « demande refoulée » pendant le premier confinement commençait à s'essouffler et que des suppressions d'emplois se poursuivraient pendant l'automne – même s'il convient de noter que le rythme des suppressions d'emplois observé cet été a été plus lent qu'au deuxième trimestre. La combinaison de trois mois consécutifs de baisse de l'activité dans le secteur du génie civil et le ralentissement de la croissance de la construction de locaux professionnels a toutefois pesé sur l'indice *IHS Markit/Cips* d'activité totale du secteur de la construction, qui est passé de 56,8 en septembre à 53,1 en octobre (pour mémoire, tout chiffre supérieur à 50 indique une croissance du secteur). Cet indice, qui a été supérieur à 50 tous les mois depuis juin, est soutenu par un indice de 62,4 pour la construction de logements.

TRANSPORT

Selon le ministre de l'économie gallois, 62 M£ supplémentaire seront nécessaires pour maintenir en service les transports ferroviaires du Pays de Galles

– Alors que le réseau ferroviaire gallois doit être nationalisé en février, Ken Skates, Ministre de l'économie du Pays de Galles a déclaré devant le parlement gallois (*Senedd*) que, même avec un financement supplémentaire, des « choix difficiles » devraient être réalisés pour maintenir les trains en service, et ce, même dans un contexte d'une réduction de l'offre de transport (moindre fréquence des services etc.). Ken Skates a précisé qu'en temps normal, les ventes de billets permettent de financer la moitié des services ferroviaires, or les recettes tarifaires se sont effondrées en même temps que la fréquentation des passagers. Aussi, en sus des 105 M£ d'ores et déjà injectés pendant la première vague épidémique, 62 M£ supplémentaires seront nécessaires pour couvrir la période novembre 2020 – mars 2021. Toutefois, le ministre a également laissé entendre que des économies devraient être réalisées pour compenser la faiblesse des recettes tirées des passagers. Pour mémoire, à la suite d'une chute importante de la fréquentation passagers engendrée par l'épidémie de Covid-19, le service ferroviaire gallois – exploité par *KeolisAmey* depuis 2018 – doit être repris en régie directe par le gouvernement gallois en février 2021. Les partis d'opposition ont déjà fait part de leurs inquiétudes quant aux implications de cette nationalisation pour les finances publiques.



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.

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