



VEILLE CLIMAT, ENERGIE, ENVIRONNEMENT, INDUSTRIE, TRANSPORT

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE LONDRES

N° 44 – 17 décembre 2021

Sommaire

Fait marquant

- Le rapport trimestriel de *Make UK* souligne la hausse historique des prix dans l'industrie manufacturière

Climat & Energie

- Le Royaume-Uni lance sa plus grande vente aux enchères d'énergies renouvelables dans le cadre de son mécanisme "*contracts for difference*"
- Le secteur du gaz de schiste menace le gouvernement de poursuites judiciaires
- L'Ofgem présente des pistes de réforme de l'organisation du marché de la fourniture d'énergie
- 50 députés demandent la fin des subventions gouvernementales pour la production d'électricité par biomasse

Environnement

- Les parcs solaires pourraient accroître le nombre de pollinisateurs

Industrie

- Plus de la moitié des ingénieurs recrutés au RU manquerait des compétences nécessaires pour travailler dans l'industrie

Transport

- Le maire de Londres souhaite augmenter la *council tax* pour financer les services de *Transport for London (TfL)*
- Le volume de marchandises traitées dans les ports britanniques atteint son plus bas niveau depuis 1983
- Le RU réduit ses subventions pour l'achat de véhicules électriques
- Le Trésor a bloqué un projet de 30 Md£ visant à électrifier les chemins de fer britanniques

Fait marquant

Le rapport trimestriel de *Make UK* souligne la hausse historique des prix dans l'industrie manufacturière

La production de l'industrie manufacturière est en hausse pour le quatrième trimestre consécutif, à comparer avec une baisse globale de 10 % en 2020. Cette croissance est inégale selon les secteurs : l'industrie pharmaceutique a pu bénéficier des campagnes de vaccination contre la Covid mais les équipementiers du transport ont souffert de la hausse des prix de l'énergie et des pénuries de matériaux. *Make UK* relève que les producteurs se sont adaptés progressivement aux formalités douanières post-Brexit, maintenant leur capacité à exporter. Le [rapport](#) note cependant que la croissance de l'économie britannique (0,6 % en septembre 2021) est davantage portée par les services que par les industries manufacturières, une tendance de long terme. Selon *Make UK*, la hausse continue des coûts de production (inflation et prix de l'énergie à des niveaux record au RU, hausse des salaires et des coûts logistiques) constitue l'un des principaux risques pour la reprise de l'industrie britannique, d'autant plus que les producteurs n'ont pas pu répercuter complètement cette hausse sur les consommateurs. Pour autant, un nombre record de fabricants augmentent leurs prix face aux fortes pressions inflationnistes qui montrent peu, voire aucun, signe de diminution, et l'indice de prix de *Make UK* a atteint pour le troisième trimestre consécutif un nouveau record (depuis sa création il y a 30 ans). Les difficultés persistantes sur les chaînes d'approvisionnement et le manque de main-d'œuvre qualifiée sont également identifiés comme des enjeux en 2022.

Le chiffre de la semaine

89 M€

C'est [la somme](#) versée aux cours des quatre dernières années par d'importantes compagnies pétrolières à 36 universités britanniques, parmi lesquelles Imperial College, Cambridge et Oxford.

Climat & Energie

Flash – Une semaine après la tempête Arwen, le gouvernement lance une étude, dont les résultats finaux seront rendus en mars, afin de rendre le système énergétique plus résilient. Une des pistes envisagées est [d'enterrer les câbles électriques](#), ce qui permettrait de les préserver de conditions météorologiques extrêmes tout en améliorant la beauté des paysages.

Flash – Le régulateur [Ofgem](#) lancera en 2022 son système d'enchères pour la construction de nouvelles interconnexions électriques avec les pays européens voisins.

Le Royaume-Uni lance sa plus grande vente aux enchères d'énergies renouvelables dans le cadre de son mécanisme "contracts for difference"

Le gouvernement britannique a lancé le 13 décembre son [4^{ème} tour d'enchères](#) dans le cadre de son mécanisme « *contracts for difference* » (*CfD*), prévoyant l'allocation de 285 M£ par an au financement de projets à énergies renouvelables. Ce programme de soutien, qui existe depuis 2014, repose sur un système d'enchères concurrentielles où les offres les plus basses par lots regroupant plusieurs technologies (éolien maritime, terrestre, etc.) sont retenues. Les *CfD* sont des contrats de droit privé d'une durée de 15 ans conclus entre les producteurs d'électricité et la *Low Carbon Contracts Company (LCCC)*, une entreprise publique indépendante du Gouvernement. Ils offrent une plus grande certitude et stabilité des revenus aux producteurs d'électricité, réduisant ainsi leur exposition aux prix de gros tout en protégeant les consommateurs. Le Gouvernement fournira chaque année 200 M£ à l'éolien en mer, 24 M£ à l'éolien flottant en mer, 20 M£ à l'énergie marémotrice, ainsi qu'un soutien à l'éolien terrestre et à l'énergie solaire. Le directeur général de *RenewableUK* Dan McGrail a déclaré que 12 GW de capacité électrique renouvelable, alimentant 8 M de foyers, pourraient être installés à l'issue du tour d'enchères, pour un montant total d'investissements qui pourrait s'élever à près de 20 Md£.

Le secteur du gaz de schiste menace le gouvernement de poursuites judiciaires

Les compagnies de *fracking*, méthode de fracturation hydraulique utilisée pour l'extraction du gaz de schiste, ont annoncé avoir envoyé une lettre au gouvernement, première étape vers [une potentielle action en justice](#). Ces dernières dénoncent le moratoire sur la fracturation hydraulique, mis en place par le gouvernement en 2019 après que la communauté scientifique a alerté sur les risques de tremblements de terre. Si l'action en justice contre le gouvernement est fructueuse, elle pourrait contraindre l'Etat au versement d'une compensation aux industriels du secteur.

L'Ofgem présente des pistes de réforme de l'organisation du marché de la fourniture d'énergie

Face à la crise qui touche le marché de l'énergie au Royaume-Uni, et qui a provoqué la faillite de plus de 25 fournisseurs depuis cet été, le régulateur *Ofgem* a présenté cette semaine [des pistes de réflexion](#) après une consultation lancée en octobre. Le plafonnement des prix (*price cap*), aujourd'hui revu deux fois par an, pourrait ainsi être revu tous les trois mois, ce qui permettrait aux fournisseurs de répercuter plus rapidement les hausses de prix de gros sur les 15 millions de consommateurs concernés par ce mécanisme. L'*Ofgem* a également évoqué le transfert des ménages actuellement protégés par le *price cap* sur [des contrats à tarifs fixes](#) d'une durée de six mois, avec des pénalités de sortie destinées à réduire les risques pour les fournisseurs. Si les réformes concernent également la solidité financière des nouveaux entrants, qui devraient être

évaluée grâce à des *stress tests*, elles sont jugées insuffisantes par de nombreux acteurs du marché.

50 députés demandent la fin des subventions gouvernementales pour la production d'électricité par biomasse

Drax a annoncé récemment [investir 40 M£](#) dans sa centrale électrique du *North Yorkshire*, afin de capturer et stocker le carbone émis en brûlant des copeaux de bois pour produire de l'électricité (BECCS). Selon l'entreprise, la technique du BECCS devrait permettre de capturer 8 millions de tonnes de CO₂ chaque année d'ici à 2030, au-delà des ambitions du gouvernement qui prévoyait, dans la stratégie *Net Zero*, la capture annuelle de 5 millions de tonnes. Cependant, de nombreuses voix se sont élevées contre la taxonomie internationale, qui désigne la biomasse comme une énergie verte, malgré certains rapports affirmant que cette méthode est 18 % plus polluante que le charbon. [Plus de 50 députés](#) de tous horizons politiques ont ainsi écrit au ministre de l'Économie Kwasi Kwarteng, afin de dénoncer les subventions à hauteur de 4 Md£ reçues par Drax pour « brûler du bois ».

Environnement

Flash – *Sainsbury's*, deuxième plus grande chaîne de supermarchés britanniques, a annoncé [se détourner des produits bovins](#) en provenance du Brésil, soupçonnés d'être liés à la déforestation.

Les parcs solaires pourraient accroître le nombre de pollinisateurs

Une [étude](#) de la *Lancaster University* a révélé que les parcs solaires, qui occupent 14 000 hectares au Royaume-Uni, pourraient contribuer à protéger et accroître le nombre de pollinisateurs. En effet, semer des fleurs sauvages à côté des panneaux solaires, qui n'occupent que 5 % de la surface au sol d'un parc solaire, permettrait de multiplier par quatre le nombre d'abeilles à proximité. Les panneaux solaires étant pour la plupart situés sur des terrains agricoles, où [la population de bourdons a drastiquement diminué](#), cette méthode permettrait de lutter efficacement contre leur extinction. L'étude souligne également que l'utilisation de subventions agricoles post-Brexit pourrait inciter efficacement les propriétaires de parcs solaires à semer des fleurs, ce qui profiterait également aux agriculteurs, qui comptent sur les abeilles pour polliniser leurs cultures.

Industrie

Flash – Les [entreprises britanniques](#) du secteur de la vente au détail, de l'industrie, des voyages et de la santé ont mis en garde contre une pénurie de personnel alors qu'un nombre croissant de travailleurs doit s'isoler après un test Covid positif. L'association représentant l'industrie manufacturière au RU, *Make UK*, a demandé la réinstaurer de l'indemnité de congé maladie

et des efforts supplémentaires pour garantir l'accès à des tests gratuits sur le lieu de travail et à domicile.

Plus de la moitié des ingénieurs recrutés au RU manquerait des compétences nécessaires pour travailler dans l'industrie

Selon une [étude](#) de l'*Institution of Engineering and Technology (IET)*, le manque de compétences chez les ingénieurs britanniques serait dû en majorité (71%) à un manque de [compétences](#) techniques et d'ingénierie. Cela entraîne des difficultés de recrutement pour la moitié des entreprises interrogées. En revanche seules 45% de celles qui constatent un manque de compétences chez les employés récemment recrutés prévoient de leur offrir une formation supplémentaire en interne. L'incertitude économique liée au Brexit et au Covid ainsi que l'accélération de la transition bas carbone, qui crée de nouveaux métiers, ont accentué un problème identifié par l'industrie britannique depuis plusieurs années. Les entreprises proposent plusieurs solutions : une hausse des financements publics dans l'apprentissage (pour 54% d'entre elles), un soutien accru à la formation ou au « recyclage » des compétences dans les domaines prioritaires (51 %) et une meilleure orientation professionnelle dans les écoles et les universités (49 %). *IET* invite également à enseigner certaines compétences en lien avec l'ingénierie dès l'école primaire.

Transport

Flash – Dans une lettre ouverte, les [compagnies aériennes britanniques](#) ont demandé de nouvelles aides économiques au gouvernement, afin de faire face à la baisse du trafic aérien lié aux nouveaux contrôles sanitaires aux frontières. Elles demandent également la suppression des exigences de tests avant et après l'arrivée pour les passagers entièrement vaccinés.

Flash – Les compagnies de bus [National Express et Stagecoach](#) ont finalisé l'accord pour leur fusion, qui devrait être pleinement opérationnelle d'ici 2022. La nouvelle entreprise, dont le siège social sera basé dans les West Midlands, disposera d'une flotte de 40 000 véhicules et emploiera près de 70 000 personnes.

Flash – L'Autorité de l'aviation civile britannique a autorisé l'aéroport d'[Heathrow](#) à augmenter ses redevances d'atterrissage pour faire face aux pertes financières liées à la pandémie. Elles passeront de 22 à 30,19£ par passager au 1^{er} janvier 2022.

Flash – Le [secteur des transports](#) et de l'hospitalité appelle le Gouvernement britannique à la mise en place de mesures de soutien pour faire face aux nouvelles restrictions sanitaires mises en place par certains pays, dont la France



Le maire de Londres souhaite augmenter la *council tax* pour financer les services de *Transport for London (TfL)*

Sadiq Khan avait demandé un prolongement du plan d'aide octroyé par le gouvernement à *TfL* qui s'achevait le 11 décembre. Le gestionnaire des transports londoniens affirmait qu'il lui manquait 1,9 Md£ pour continuer à fonctionner à son niveau actuel jusqu'en 2023. Le gouvernement a finalement décidé samedi 10 décembre de [prolonger](#) cette aide d'urgence jusqu'au vendredi 17 décembre, dans l'attente de nouvelles propositions pour assurer un financement pérenne de *TfL*. Le maire de Londres a ainsi proposé d'augmenter la [council tax](#) (taxe municipale) de 20 £ au cours des trois prochaines années, une mesure qui devrait rapporter 172 M£ par an. Selon Sadiq Khan, il s'agit de la seule possibilité permettant d'éviter « l'effondrement » de *TfL*, en l'absence d'un accord de financement de long terme avec le gouvernement. La hausse de la *council tax* sera cependant certainement insuffisante pour résoudre les problèmes financiers de *TfL*, qui devrait être contraint de réduire ses dépenses (certains services de métro et bus pourraient être réduits ou supprimés) et d'augmenter ses recettes (les billets à tarif réduit pour les plus de 60 ans pourraient être supprimés).

Le volume de marchandises traitées dans les ports britanniques atteint son plus bas niveau depuis 1983

C'est le résultat d'une [étude](#) menée sur cinq ans par *Drewry*, cabinet de recherche spécialiste du transport maritime, et publiée par *UK Ports Major Groups (UKPMG)*, association professionnelle représentant les plus importants ports britanniques. Le volume de marchandises traitées dans les ports du RU devrait atteindre 408 millions de tonnes en 2021, soit une baisse de 13,5 % par rapport à 2019. Les [ports du RU](#) souffrent d'une baisse du fret pétrolier, qui pouvait représenter jusqu'à un tiers des marchandises traitées, depuis que le RU a décidé de décarboner son mix énergétique et de réduire sa production pétrolière en mer du Nord. Le phénomène a été accentué pendant la pandémie en raison de la réduction des déplacements. La mise en œuvre des contrôles douaniers post-Brexit a également contribué à une réduction du volume de fret au RU. Le volume de marchandises traitées ne devrait retrouver son niveau d'avant-pandémie qu'en 2026. Ces mauvais chiffres sont publiés alors que les gestionnaires des ports britanniques, en majorité des entreprises privées, doivent lancer de lourds investissements pour financer la décarbonation de leurs infrastructures. Afin de retrouver leur rentabilité, les opérateurs portuaires devront s'appuyer sur le secteur du fret maritime, dont les opérateurs ont connu une forte croissance pendant la pandémie : porte-conteneurs (notamment grâce aux biens de consommation produits en Asie) et marchandises en vrac tels que l'acier et d'autres matériaux de construction.

Le RU réduit ses subventions pour l'achat de véhicules électriques

Les [subventions](#) pour l'achat de véhicules électriques vont diminuer pour la deuxième fois cette année. Le montant octroyé pour l'achat d'une voiture électrique va passer de 2 500 à 1 500 £, soit une diminution de moitié par rapport à mars 2021. Le prix maximum d'une voiture permettant d'obtenir une subvention diminue lui-aussi, passant de 35 000 à 32 000 £ (50 000 £ en début d'année). Le gouvernement réduit également les subventions pour l'achat d'utilitaires légers et lourds, qui passeront respectivement de 6 000 à 5 000 £ et de 3 000 à 2 500 £. La forte croissance des achats de véhicules électriques (les voitures électriques représentaient 19 % des ventes de voitures neuves au RU en novembre) inquiète le Trésor qui s'inquiète du coût croissant de subventions qui bénéficient souvent aux acheteurs les plus riches, ainsi que de l'impact de la

mutation du parc automobile sur les recettes issues des taxes sur les carburants. L'association représentant les producteurs automobiles britanniques estime cependant que cette décision intervient à un mauvais moment et s'ajoute à un cumul de difficultés pour les producteurs et les acheteurs (inflation, incertitudes liées à la pandémie, difficultés sur les chaînes d'approvisionnement). Les associations d'[automobilistes](#) jugent elles-aussi que cette annonce intervient trop tôt, alors que le [nombre total de véhicules électriques](#) demeure encore faible dans le parc automobile britannique.

Le Trésor a bloqué un projet de 30 Md£ visant à électrifier les chemins de fer britanniques

Cette stratégie d'[électrification](#), la *Traction Decarbonisation Network Strategy (TDNS)*, s'inscrivait dans le Plan de décarbonation des transports au RU et prévoyait d'électrifier 12 500 km de voies ferrées au cours des 30 prochaines années. 1 400 km devaient être dédiés aux trains à hydrogène et 1 000 km aux trains fonctionnant sur batteries. Ce projet a cependant été abandonné en raison de ses coûts (électrifier un kilomètre de voie ferrée peut coûter jusqu'à 2,5 M£). Sir John Armit, président de la Commission nationale des infrastructures (NIC) a averti que cette décision rendait peu probable l'atteinte de la neutralité carbone dans le secteur ferroviaire d'ici 2050. Le RU a pour l'instant électrifié un peu moins de 40% de son réseau ferroviaire, contre environ 60% en France, 65% en Italie et 60% en Allemagne. Le gouvernement a rappelé que *Great British Railways (GBR)*, futur organisme public en charge du réseau ferroviaire, produirait une stratégie sur 30 ans pour l'électrification du secteur ferroviaire au RU. *GBR* ne devrait cependant être pleinement opérationnel qu'en 2024.

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