

ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

climat, énergie, environnement, industries, transports

SOMMAIRE

Fait marquant

- Le Maire de Londres appelle le gouvernement central à lui fournir une nouvelle dotation de près de 5,7 Md£

Environnement

- Boris Johnson prend de nouveaux engagements en matière de protection de la biodiversité d'ici à 2030

Energie et climat

- Le dispositif *Green Home Grant* est désormais accessible pour les particuliers en Angleterre
- Le secteur pétrolier en mer du Nord traverse une crise profonde et tente de diversifier ses activités
- COP 26 – Nicola Sturgeon devient co-présidente de l'initiative *Under2Coalition*
- Le découplage des marchés de l'énergie européen et britannique pourrait conduire à une hausse des tarifs de l'énergie au RU

Transports

- Les essais du premier train à hydrogène du Royaume-Uni commencent
- La *Magistrates' Court de Westminster* accorde à *Uber* le droit à une nouvelle licence londonienne
- Le gouvernement britannique lance un comité pour la décarbonation de l'aviation

Industrie

- Certains pans de l'industrie automobile britannique risquent de ne pas bénéficier de traitement tarifaire préférentiel, même en cas d'accord de libre-échange avec l'UE
- *Rolls-Royce* espère consolider son bilan à hauteur de 5 Md£

FAIT MARQUANT

Le Maire de Londres appelle le gouvernement central à lui fournir une nouvelle dotation de près de 5,7 Md£

Sadiq Khan, le Maire de Londres et président de *TfL*, l'autorité organisatrice des transports du Grand Londres, estime que sans financements supplémentaires « d'au moins 5,65 Md£ » de la part du gouvernement britannique, les infrastructures de transports londoniennes « tomberont en ruine » alors que *TfL* a joué un « rôle vital » tout au long de l'épidémie en permettant aux travailleurs clés (personnels soignants etc.) de se déplacer. Dans le cadre de la [demande officielle du Maire](#) pour obtenir une subvention de l'Etat (*spending review*), [Sadiq Khan](#) indique que sans mesures de compensations financières, *TfL* sera contraint de réduire la fréquence des services, mettant ainsi en péril le respect de la distance physique dans les transports en commun de Londres. L'appel du Maire intervient alors que *TfL* négocie un second plan de sauvetage auprès du ministère des transports, après l'échéance, au 17 octobre, du plan de renflouement de 1,6 Md£ accordé en mai. Toutefois, les perspectives de reprise de la fréquentation du réseau londonien (actuellement 35 % des niveaux de 2019 pour le métro et 57 % pour le bus) se sont récemment aggravées avec l'augmentation du taux d'infection et la recommandation du Premier ministre de recourir au télétravail dans la mesure du possible (22/09, en jaune dans le tableau ci-dessous). Dans ce contexte, avoir recours à l'endettement n'est pas une solution soutenable pour Sadiq Khan, qui appelle le gouvernement à ne pas « freiner la reprise économique du pays ». 5,7 Md£ seraient nécessaires au bon fonctionnement de *TfL* pour les prochains 18 mois – ce montant comprenant notamment 750 M£ pour couvrir les coûts supplémentaires liés au retard de la mise en service de la ligne Elizabeth (Crossrail).

Sadiq Khan est par ailleurs critique de l'approche du gouvernement en matière d'aménagement du territoire (*levelling up*), Londres étant « exclu » de nombreuses dépenses récemment programmées, tels que le fonds national pour la qualité de l'air (880 M£), le fonds pour la transformation des villes (2,5 Md£) ou le fonds d'investissement culturel (250 M£). Sur les 900 M£ d'investissement public en faveur des projets d'infrastructure dits « prêts à construire » (*shovel ready*) annoncés le mois dernier, la part de Londres ne s'élèverait qu'à 22 M£. Cette réorientation des dépenses publiques hors de Londres matérialise la promesse électorale faite par le candidat Johnson aux électeurs du nord de l'Angleterre.

Date ¹ (weekends and bank holidays in grey)	Cars ²	Light Commercial Vehicles ²	Heavy Goods Vehicles ²	All motor vehicles ²	National Rail ^{3,4}	Transport for London Tube ⁵	Transport for London Bus ^{5,7}	Bus (excl. London) ^{6,8,9}	Cycling ^{10,11}
01/03/20	103%	111%	108%	104%	97%	104%	102%
02/03/20	102%	106%	103%	103%	94%	95%	97%
03/03/20	101%	105%	102%	102%	95%	95%	96%
30/03/20	33%	41%	64%	36%	6%	5%	17%	12%	72%
31/03/20	32%	40%	62%	36%	5%	5%	17%	12%	96%
14/09/20	93%	105%	105%	97%	r40%	35%	58%	58%	122%
15/09/20	89%	102%	102%	93%	r40%	34%	57%	59%	117%
16/09/20	89%	102%	105%	93%	r40%	36%	58%	56%	133%
17/09/20	90%	100%	103%	93%	r39%	35%	58%	58%	154%
18/09/20	95%	103%	103%	97%	r39%	36%	59%	57%	119%
19/09/20	99%	114%	114%	102%	r39%	42%	58%	55%	167%
20/09/20	102%	121%	125%	106%	r39%	40%	61%	59%	182%
21/09/20	92%	105%	106%	96%	r38%	35%	58%	59%	125%
22/09/20	88%	102%	104%	92%	p37%⁴	35%	59%	60%	121%
23/09/20	85%	100%	105%	89%	p36% ⁴	34%	57%	54%	81%
24/09/20	86%	99%	104%	89%	p36% ⁴	34%	57%	56%	115%
25/09/20	91%	102%	103%	94%	p34% ⁴	36%	58%	56%	88%
26/09/20	95%	110%	116%	98%	p33% ⁴	42%	57%	54%	122%
27/09/20	96%	114%	124%	100%	p33% ⁴	41%	57%	58%	..
28/09/20	89%	104%	107%	93%	p32% ⁴	34%	57%	57%	..

CHIFFRE DE LA SEMAINE

2,8 GW

il s'agit de la [capacité électrique](#) éolienne maritime supplémentaire accordée à certains champs éoliens britanniques pour l'exploitation de nouveaux fonds marins autorisée dans le cadre de baux conclus avec le Crown Estate.

ENVIRONNEMENT

Boris Johnson prend de nouveaux engagements en matière de protection de la biodiversité d'ici à 2030 – le Premier ministre britannique a confirmé le 28 septembre, lors d'une [intervention](#) en marge du Sommet onusien sur la biodiversité, que près de 30 % du territoire britannique serait protégé d'ici 2030, contre 26 % aujourd'hui, soit près de 400 000 hectares supplémentaires. La protection de l'environnement étant une compétence dévolue, c'est à dire du ressort de chaque nation, le niveau de protection et la répartition [des territoires à protéger](#), parmi lesquels figurent déjà les parcs nationaux et les sites naturels exceptionnels, devra faire l'objet d'une discussion entre nations et associer les propriétaires terriens et les communautés locales. Boris Johnson a également signé, aux côtés de 64 pays dont la France, la déclaration de protection de la nature ([Leaders Pledge for Nature](#)) afin de stopper toute perte de biodiversité d'ici 2030 via l'adoption de dix engagements tels que la lutte contre le trafic d'espèces sauvages, la promotion d'une alimentation durable ou la mise en place de solutions basées sur la nature.

Le RU est désormais membre de deux coalitions dont la [Global Ocean Alliance](#) qu'il a contribué à lancer en 2019 et qui visent à protéger 30 % des espaces marins d'ici à 2030 et la [High Ambition Coalition for Nature and People](#) qui inclut la protection de 30 % des océans et des espaces terrestres d'ici 2030. *The Wildlife Trusts (TWT)* qui rassemble 46 associations de défense de l'environnement a salué ces annonces tout en soulignant que seulement 10 % des espaces terrestres britanniques fait actuellement l'objet d'une protection environnementale. *TWT* projette d'acquérir de son côté de nouvelles terres au RU afin d'en faire des zones protégées, via un appel aux dons visant à réunir 30 M£.

Sur le plan intérieur, le Gouvernement britannique pourra s'appuyer sur le *Nature for Climate Fund* (fonds de 640 M£ courant jusqu'à 2024) et le *new Environmental Land Management scheme* (système de conditionnalités environnementales pour les agriculteurs) afin d'enrayer la chute de la biodiversité ([près d'un quart](#) des mammifères et oiseaux seraient menacés d'extinction à court terme au RU et près de deux plantes sur cinq seraient également menacées au niveau mondial, selon [le dernier rapport](#) des jardins botaniques royaux de Kew).

ENERGIE ET CLIMAT

Le dispositif *Green Home Grant* est désormais accessible pour les particuliers en Angleterre – Annoncé par le [Chancelier de l'Echiquier](#) en juillet afin de relancer le secteur de la construction durement touché par la pandémie et lutter contre le changement climatique, le dispositif [Green Home Grant](#) permet aux propriétaires de bénéficier de bons allant de 5 000 £ à 10 000 £, pour les plus défavorisés, afin d'améliorer l'efficacité énergétique de leurs logements. L'efficacité énergétique étant une compétence dévolue, le dispositif ne s'applique qu'en Angleterre. Il doit notamment permettre de lutter contre la précarité énergétique (200 000 logements auraient une classe énergétique G en Angleterre) et créer 100 000 emplois « verts » selon le ministre de l'Economie, de l'Energie et de la Stratégie industrielle Alok Sharma. Les travaux porteront sur le remplacement de chaudières défectueuses, l'isolation des murs et toits ou l'installation de double

vitrage. Alors que [l'institut de sondage gouvernemental YouGov](#) indique que près de 10 M de foyers seraient intéressés par le dispositif, seuls 600 000 bons seraient à ce stade disponibles. Le Gouvernement devrait par ailleurs publier d'ici fin 2020 sa nouvelle stratégie en matière de lutte contre la précarité énergétique (*fuel poverty*).

Le secteur pétrolier en mer du Nord traverse une crise profonde et tente de diversifier ses activités

– alors que les perspectives d'une reprise rapide de la demande en hydrocarbures s'amenuisent, les grands groupes tels que *BP* et *Shell* se sont engagés dans une restructuration importante de leurs activités et souhaitent investir massivement dans les énergies renouvelables (ENR). La réduction des coûts devrait conduire *Shell* à supprimer 9 000 emplois sur les 83 000 que compte l'entreprise au niveau mondial cette année (ce qui devrait lui permettre de dégager 2,5 Md£ d'économies), et *BP* prévoit de supprimer 10 000 de ses 70 000 employés. Les deux groupes prévoient également de réduire leurs dépenses de prospection et d'exploration, ainsi que leurs dépenses opérationnelles et d'investissements, à hauteur de 9 Md£ pour *Shell*. Les deux *majors* tentent également de diversifier leurs portefeuilles vers les énergies renouvelables, faisant craindre un risque de pénurie de pétrole, selon le groupe russe [Rosneft](#), en cas de changement trop rapide. Ce changement se manifeste d'ores et déjà par de nouvelles stratégies d'investissement [des traders](#) spécialisés dans le pétrole au profit des ENR. Le secteur des hydrocarbures fait également face à un enjeu de taille, celui de la réduction des émissions issues du torchage de gaz. Un rapport récent de l'autorité de régulation pour le gaz et le pétrole ([Oil and Gas authority](#)) montre que les pertes de gaz dues au torchage en mer du Nord équivalent à 3 % du gaz produit sur une année et représentent près de 1 % des émissions de CO₂ britanniques. L'*Oil and Gas Authority* entend resserrer les conditions du torchage en fixant de nouveaux objectifs aux entreprises tels que l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050 pour les opérations de maintenance. Les plateformes pétrolières britanniques en mer du Nord seraient par ailleurs plus polluantes que les plateformes danoises ou norvégiennes, selon un rapport du cabinet spécialisé [Rystad Energy](#), du fait de l'utilisation des hydrocarbures pour leur production d'énergie.

COP 26 – Nicola Sturgeon devient co-présidente de l'initiative *Under2Coalition* – la Première ministre écossaise a accepté de [devenir co-présidente européenne de l'initiative *Under2Coalition*](#), tout en indiquant que la COP 26 prévue à Glasgow en novembre 2021 servira d'étape cruciale (*milestone*) dans l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050. L'[Under2Coalition](#) rassemble plus de 220 Gouvernements et régions ayant pour objectif de limiter la hausse des températures à 2°C d'ici 2050, et, si possible, à 1,5°C. Mme Sturgeon souhaite orienter son action au sein de la coalition vers l'inclusion des populations les plus défavorisées et concernées par le changement climatique.

Le découplage des marchés de l'énergie européen et britannique pourrait conduire à une hausse des tarifs de l'énergie au RU

– selon un rapport du think tank [Policy Exchange](#), le découplage des marchés de l'énergie du RU et de l'UE à la fin de la période de transition en cas d'absence d'accord sur l'énergie pourrait entraîner des coûts plus élevés, à hauteur de 700 M£ par an, pour les *traders* achetant de l'électricité, et se traduire *in fine* par une hausse de la facture d'énergie des particuliers. Bien que le RU et l'UE travaillent toujours à l'obtention d'un accord dans le domaine de l'énergie, celui-ci s'inscrit dans un cadre plus large de négociations sur les conditions d'attribution des aides d'Etat et de *level playing field* (une divergence de taxation du carbone pourrait en effet donner un avantage compétitif aux entreprises britanniques). Un découplage large qui ne prévoirait pas de mécanismes d'association des marchés de l'énergie risque d'augmenter les coûts par une moindre efficacité dans l'allocation de l'électricité en provenance des zones où l'électricité est la moins chère vers les zones où l'électricité est la plus chère. Les *traders* travaillant dans le domaine de l'énergie seraient en effet amenés à « réserver » des capacités sur les interconnexions électriques existantes bien en amont des échanges, à des tarifs potentiellement plus élevés.

Les essais du premier train à hydrogène du Royaume-Uni commencent – Des essais pour faire circuler le premier train à hydrogène britannique, l'[HydroFLEX](#), ont débuté dans les Midlands. La Tees Valley a vocation à devenir le premier centre de R&D sur le transport à hydrogène du Royaume-Uni, en réunissant l'industrie (Porterbrook) et l'université de Birmingham pour « contribuer à l'objectif de neutralité carbone du RU d'ici 2050 et relancer l'économie en 'reconstruisant mieux' (Build back better) après la Covid-19 » selon le Ministre des transports Grant Shapps. Ce dernier a lancé une étude, qui doit être publiée en janvier prochain, sur le déploiement dans tout le RU de l'hydrogène pour alimenter les bus, poids lourds, ainsi que les transports maritime et aérien. La technologie utilisée pour l'*HydroFLEX* devrait être disponible d'ici 2023 pour « convertir à l'hydrogène » (*retrofit*) les trains actuellement en service. De plus, le programme « Hydrogène pour le transport », doté de 23 M£, financera la construction de 19 nouveaux camions à ordures à hydrogène et d'une station de ravitaillement en hydrogène à Glasgow.

La Magistrates' Court de Westminster accorde à Uber le droit à une nouvelle licence londonienne – Dans sa [décision](#) du 28 septembre, la Cour a estimé que l'application ne représentait plus de risque pour la sécurité publique, et pouvait donc continuer à opérer dans la capitale ; les juges ont estimé que les mesures prises par Uber, comme la possibilité pour les passagers de partager leur localisation avec des contacts de confiance, étaient satisfaisantes. La Cour lui a octroyé une nouvelle licence, valable 18 mois et assortie de 21 conditions, comme la vérification de l'identité, du permis et de l'assurance des chauffeurs. Londres étant son principal marché européen, représentant 3,5 M d'utilisateurs, l'application de VTC avait fait appel de la décision de *Transport for London* de ne pas renouveler la licence de l'entreprise américaine en novembre 2019. L'autorité organisatrice des transports publics londoniens estimait en effet que des défaillances pouvaient mettre en danger la sécurité des passagers, après la découverte que 24 conducteurs ayant falsifié leur identité et pour certains d'entre eux sans permis avaient effectué 14 000 trajets avec l'application. Le maire de Londres Sadiq Khan a indiqué que « TfL continuera[it] de surveiller étroitement Uber ».

Le gouvernement britannique lance un comité pour la décarbonation de l'aviation – Le « [Conseil Jet Zéro](#) », dont l'objectif est de mettre au point un avion sans émission carbone d'ici 2050, rassemble des représentants de l'Etat (le ministre des transports Grant Shapps et le ministre de l'Industrie Alok Sharma), des secteurs de l'aéronautique et de l'aérospatial (*Airbus, Rolls-Royce, Shell, British Airways, EasyJet, Heathrow*), une université (*Cranfield University*) ainsi que de la société civile (*Aviation Environment Federation*). Ce conseil contribuera à la définition des ambitions du RU en matière de carburant durable, d'aviation zéro émission et de nouvelles technologies aérospatiales. L'un de ses mandats est notamment d'accélérer la conception, la production et l'exploitation commerciale d'avions hybrides et électriques, le RU souhaitant être le premier pays au monde à développer une liaison transatlantique zéro-émission. A travers ce conseil, le gouvernement britannique souhaite afficher son ambition en matière de « croissance propre », mais vise surtout à protéger et promouvoir le développement technologique d'un secteur durement affecté par la Covid-19 et ne bénéficiant pas de plan de relance spécifique, alors qu'il emploie 230 000 personnes au RU et contribue à l'économie à hauteur de 33 Md£ par an.

INDUSTRIE

Certains pans de l'industrie automobile britannique risquent de ne pas bénéficier de traitement tarifaire préférentiel, même en cas d'accord de libre-échange avec l'UE – Afin d'obtenir un traitement préférentiel (par exemple, une exemption de droits de douane), les produits doivent justifier d'un certain seuil de caractère originaire, exigeant typiquement que 60 % de la valeur ajoutée soit produite dans le pays. Toutefois, le véhicule moyen produit au RU ne comporte que 41 % de contenu local selon la *SMMT*, la fédération professionnelle représentant l'industrie automobile. Aussi, la « cumulation des règles d'origine » (la possibilité pour le RU de comptabiliser les produits de l'UE ou des partenaires commerciaux de l'UE

comme contenu local) est cruciale pour bénéficier d'une exemption de droits de douanes. Toutefois, le négociateur en chef du RU, Lord Frost, aurait indiqué dans une lettre destinée à l'industrie automobile que le RU n'avait pas réussi à obtenir un accord sur les pièces détachées : « *la Commission n'acceptera en aucun cas le cumul avec les pays tiers, nous le regrettons mais ne pouvons plus insister sur ce point* ». En d'autres termes, les pièces et composants en provenance du Japon et de la Turquie utilisés pour la production automobile au RU ne seront pas traités comme des produits britanniques, de sorte que certaines exportations britanniques de véhicules vers l'UE pourraient être frappées de droits de douane de 10 %, et ce, même si un accord de libre-échange était conclu. Un projet de texte juridique distinct, obtenu par la *BBC*, fait état de la demande du Royaume-Uni en faveur d'une disposition spécifique pour la production de voitures électriques et de batteries, afin qu'elle soit traitée avec « indulgence » et soit considérée comme britannique, même si la majorité des composants proviennent d'ailleurs. Cette demande n'aurait pas non plus été acceptée par la Commission européenne, selon Lord Frost, qui précise que « *les négociateurs de l'UE n'ont pas voulu discuter de ces questions* ».

Rolls-Royce espère consolider son bilan à hauteur de 5 Md£ – Le constructeur de moteurs, durement touché par la Covid-19, lance un [appel de fonds de 2 Md£](#) auprès de ses actionnaires, une émission d'obligations de 1 Md£ et souhaite contracter 2 Md£ de prêts supplémentaires (une nouvelle facilité de prêt de 2 ans d'1 Md£ et un prêt d' 1 Md£ garanti à 80 % par *UK Export Finance*, l'agence britannique assurant la gestion des garanties publiques à l'exportation, équivalent de BPI Assurance Export). Ces annonces font suite à la chute du cours de l'action du fabricant, qui a perdu 80 % de sa valeur depuis janvier et dont la capitalisation boursière actuelle est inférieure à 2,5 Md£. Le cours des actions a de nouveau baissé en fin de semaine, pour atteindre leur plus bas niveau depuis 17 ans. La société a déclaré que ces mesures sont conçues pour améliorer sa liquidité, dans un contexte où elle ne s'attend pas à générer de nouvelles liquidités avant 2022. Les activités dans l'aviation civile de *Rolls-Royce* ont été durement touchées par l'impact de la Covid-19 : la demande pour ses moteurs s'est fortement dégradée (certaines compagnies aériennes ayant annulé leurs commandes) et les activités liées à l'entretien des moteurs ont également diminué, en raison du nombre important d'avions immobilisés. Le groupe conduit par ailleurs l'une des plus importantes restructurations de son histoire, avec la suppression de 9 000 emplois dans le monde et la fermeture de plusieurs sites de production. Dans ce contexte, il a annoncé en août une perte record de 5,4 Md£ au premier semestre 2020. *Rolls-Royce* estime que les commandes de moteurs d'avion ne reviendront pas à leur niveau d'avant la crise avant 2025 et a déclaré que la viabilité de l'entreprise dépendait désormais de la reprise économique post-épidémie.



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, transports) et relue par Stanislas GODEFROY (chef du pôle sectoriel)