



MINISTÈRE  
DE L'ÉCONOMIE,  
DES FINANCES  
ET DE LA RELANCE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Direction générale du Trésor



# VEILLE CLIMAT, ENERGIE, ENVIRONNEMENT, INDUSTRIE, TRANSPORT

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE LONDRES

N° 9 – 5 mars 2021

## Sommaire

### Fait Marquant

- ⌘ Le budget peine à convaincre sur le front vert

### Climat & Energie

- ⌘ Le marché carbone britannique sera lancé en mai
- ⌘ Un rapport propose d'investir dans un plan d'urgence pour former les jeunes aux emplois verts
- ⌘ Le Pays de Galles devrait arrêter ses soutiens aux petites productions hydroélectriques privées

### Environnement

- ⌘ Un groupe d'ONG demande au Gouvernement d'inscrire dans la loi un objectif de protection de la biodiversité
- ⌘ Le RU aurait violé les limites légales en matière de qualité de l'air depuis 2010 selon la CJUE

### Industrie

- ⌘ Les ventes de véhicules neufs ont baissé fortement en février

### Transport

- ⌘ *Transport for London* met en place de nouvelles règles pour les véhicules lourds
- ⌘ Le Chancelier dévoile les 8 ports francs retenus en Angleterre
- ⌘ La maison mère de *British Airways* a subi des pertes financières importantes
- ⌘ Les perspectives d'*Aston Martin* sont plus positives en 2021

## Fait marquant : le budget peine à convaincre sur le front vert

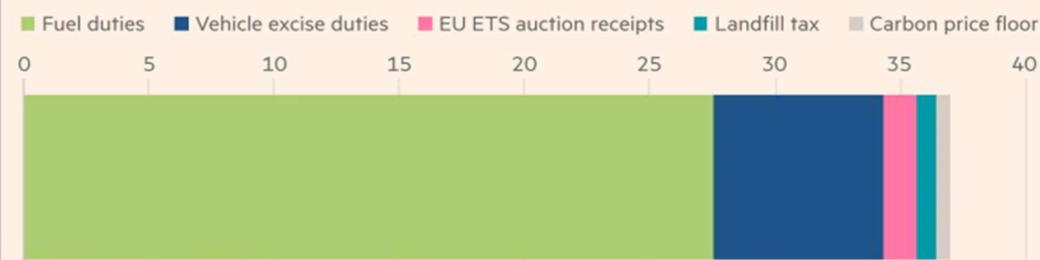
Alors qu'à l'occasion de la présentation du budget le 3 mars, le Chancelier de l'Echiquier Rishi Sunak a fait [plusieurs annonces](#) en matière de verdissement de l'économie, ces dernières ont été reléguées en arrière-plan et n'ont convaincu ni l'opposition travailliste ni les principaux groupes et *think tanks* spécialisés dans l'environnement comme [E3G](#) ou *Greenpeace UK*. Ces derniers ont qualifié ces

annonces de « goutte d'eau dans l'océan » et « d'opportunité manquée » au regard de l'urgence climatique et des actions et moyens financiers requis pour y faire face. Le leader travailliste Keir Starmer a dénoncé le double langage du Gouvernement, citant le projet d'ouverture d'une mine de charbon dans le nord de l'Angleterre. Parmi les principales annonces, on peut toutefois retenir la création d'une banque publique de financement des infrastructures, dont le siège sera à Leeds. Elle sera dotée de 12 Md£ de capital initial, d'une capacité de 10 Md£ de garantie et aura comme objectif de débloquer 40 Md£ d'investissements publics et privés dans le domaine des infrastructures. Rishi Sunak a également souligné que le RU émettrait un bon vert souverain (*green gilt*) fin 2021 « pour au moins 15 Md£ », qu'un objectif environnemental serait intégré au mandat de la [Banque d'Angleterre](#) et qu'un nouveau produit d'épargne réglementé destiné au financement de projets verts serait lancé cet été. Le Chancelier a également annoncé le lancement d'un groupe de travail pour faire du RU et de la City de Londres l'une des principales places mondiales dans le domaine du marché de compensation du carbone (*carbon offsets*). En revanche, aucune annonce n'a été faite sur le programme *Green Home Grant*, programme phare du Gouvernement en matière de rénovation des logements (cf. veilles n°7 et 8), et la fiscalité verte a été reléguée au second plan. Ainsi, la taxe sur l'essence (*fuel duty*) de 57,95 p par litre de carburant a été gelée pour la 11<sup>ème</sup> année consécutive, et la mise en place d'une taxe carbone, d'une taxe sur la viande rouge ou d'une baisse de la TVA sur certains produits et services « verts » ont été écartées à ce stade. Le budget coïncide également avec la publication de la nouvelle stratégie « [build back better](#) » du Gouvernement sur les infrastructures, l'innovation et les compétences. Un appel à projet du fond de revitalisation des territoires (« *levelling-up fund* ») de 4,8 Md£ a également été lancé auprès des collectivités territoriales.

## LE GRAPHIQUE DE LA SEMAINE

### Tax revenues from activities involving carbon emissions

2019-2020 (£bn)



Source: HM Treasury  
© FT

Revenus tirés des principales taxes impliquant des émissions de CO<sub>2</sub>

## Climat & Energie

### Le marché carbone britannique sera lancé en mai

Alors qu'il devait se substituer au marché EU ETS au 1<sup>er</sup> janvier 2021, le ministère de l'Economie et de l'Energie (BEIS) a confirmé le 26 février que [le marché carbone britannique](#) serait réellement mis en place le 19 mai prochain avec le lancement des premiers échanges de quotas d'émissions. Le marché carbone britannique fonctionnera de manière similaire au marché carbone EU ETS, avec un plafond d'émissions de CO<sub>2</sub> (*cap*) et la possibilité, pour les entreprises britanniques des secteurs couverts par ce marché (producteurs d'énergie, industries hautement émettrices et compagnies aériennes) d'échanger et acheter des autorisations (*allowances*). Le volume d'autorisations britanniques sera inférieur de 5 % par rapport à celui dont il aurait bénéficié au sein du marché EU ETS. Les autorisations britanniques devraient avoir un prix similaire à celui du marché EU ETS (autour de 35 £ la tonne de CO<sub>2</sub>). La Commission européenne a indiqué en fin de semaine dernière que les discussions sur le couplage des deux marchés n'avaient pas encore commencé.

### Un rapport propose d'investir dans un plan d'urgence pour former les jeunes aux emplois verts

Un [rapport du cabinet Transition Economics commandé par l'ONG Friends of Earth](#) propose que 250 000 jeunes bénéficient d'un apprentissage dans le domaine de l'environnement et qu'un réseau de formation ("*Centres of Excellence for Zero Carbon Skills*") soit créé dans les collèges britanniques (cursus courts d'enseignement supérieurs), pour un coût

total pour les finances publiques compris entre 6,2 et 10,6 Md£. Le rapport rappelle qu'environ 500 000 jeunes âgés de 16 à 24 ans sont actuellement sans travail et que ce nombre pourrait doubler avec la fin du dispositif de chômage partiel (« *furlough scheme* »). Il estime que ces propositions aideraient le Gouvernement à atteindre l'objectif « *Net Zero* » en 2050 tout en évitant les conséquences désastreuses du chômage à long terme pour les jeunes. L'organisation souligne également que les secteurs du logement, des infrastructures de transport et de la reforestation pourraient créer un million d'emplois au Royaume-Uni au cours des deux prochaines années et qu'il existe un manque d'ingénieurs et de techniciens, notamment dans les secteurs des véhicules électriques, des énergies renouvelables, de l'efficacité énergétique, de la reforestation et de la protection de la flore.

### Le Pays de Galles devrait arrêter ses soutiens aux petites productions hydroélectriques privées

Du fait des contraintes budgétaires liées à la pandémie, le gouvernement gallois a décidé de mettre fin, à compter d'avril, à la réduction des *business rates* (impositions locales basées sur la valeur locative des emprises et biens immobiliers) qui était accordée aux petits producteurs privés d'hydroélectricité. [L'Association britannique des producteurs d'hydroélectricité a fait part de ses inquiétudes](#) quant aux conséquences de cette décision sur la viabilité des 52 projets privés en bénéficiant actuellement, et demande que cette aide soit prolongée, à l'instar de l'Ecosse qui l'a étendue jusqu'en 2032.

## Environnement

### Un groupe d'ONG demande au Gouvernement d'inscrire dans la loi un objectif de protection de la biodiversité

Une cinquantaine d'acteurs rassemblant une majorité d'ONG (*WWF, Greenpeace UK, The Wildlife Trusts, RSPB*) mais également des députés et activistes, dont le père du Premier ministre, tous impliqués dans la protection de l'environnement, ont appelé le Gouvernement, dans une [lettre ouverte](#), à donner une valeur légale à l'objectif de protection de 30 % des espaces terrestres d'ici à 2030 sur lequel celui-ci s'est engagé lors du *One Planet Summit* de janvier. Les signataires de la lettre souhaitent que le Gouvernement inscrive cet objectif dans l'*Environment Bill* dont l'examen devrait reprendre en mai au Parlement. Le Gouvernement n'a pas indiqué s'il entendait répondre positivement à cette demande, se contentant de rappeler que l'*Environment Bill* était parmi les plus ambitieux sur le plan mondial.

### Le RU aurait violé les limites légales en matière de qualité de l'air depuis 2010 selon la CJUE

La [Cour de justice de l'UE](#) a estimé ce jeudi 4 mars que le RU avait enfreint les règles européennes sur la qualité de l'air en dépassant « [de façon systématique et persistante](#) » les niveaux limites fixés pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Le RU aurait systématiquement dépassé les niveaux légaux de dioxyde d'azote, principalement associé au trafic routier et aux véhicules diesel dans 16 zones du pays, notamment dans les grandes agglomérations urbaines. Le RU n'aurait, selon la CJUE, pas adopté « *les mesures appropriées* » pour se conformer à la directive de 2008 sur la qualité de

l'air et « *a manqué à ses obligations* » pour que les dépassements soient « *les plus courts possible* ». En cas d'inaction du Gouvernement, la Commission européenne pourrait enjoindre formellement le RU à se conformer à la directive de 2008 puis saisir une seconde fois la CJUE, qui pourrait lui infliger une amende pour manquement à ses obligations. L'ONG *Client Earth* estime toutefois que la Commission ne sera peut-être pas disposée à engager une telle procédure à l'encontre du RU maintenant qu'il n'est plus membre de l'UE.

## Industrie

### Les ventes de véhicules neufs ont fortement baissé en février

Selon la *SMMT (Society of Motor Manufacturers and Traders)*, les [ventes de véhicules neufs](#) au Royaume-Uni ont atteint en février leur niveau le plus bas depuis 1959, en raison de la fermeture des concessionnaires. Les prévisions de ventes pour l'année 2021 ont à nouveau été revues à la baisse ce jeudi, à 1,83 million, contre 1,89 million le mois dernier. Les ventes de voitures diesel ont chuté de 61 % et ne représenteraient plus que 13 % du marché, tandis que les ventes de voitures électriques auraient augmenté de 40 %, représentant environ 7 % du marché. Le directeur général de la *SMMT*, Mike Hawes, a déclaré que cette baisse était « profondément décevante mais attendue » et qu'il était essentiel que les salons automobiles rouvrent rapidement afin que l'industrie britannique, qui a subi des pertes de 23 Md£ en 2020, puisse se rétablir. Il s'est également [exprimé](#) sur l'annonce du Budget, en indiquant que si le maintien du gel de la taxe sur le carburant apportait un certain encouragement au secteur automobile, le plan n'apportait pas le soutien nécessaire pour amener l'industrie et le marché vers l'objectif « *net zero* » en matière d'émissions de carbone.

## Transport

### Transport for London met en place de nouvelles règles pour les véhicules lourds

Sadiq Khan, le Maire de Londres, a annoncé le [renforcement à partir du 1<sup>er</sup> mars](#) des normes de la zone à faibles émissions couvrant la majorité du Grand Londres (*Low Emission Zone, LEZ*) pour les véhicules lourds. Les poids lourds, bus et les autocars devront désormais respecter les normes d'émission *Euro 6* ou s'acquitter d'une redevance journalière pouvant atteindre 300 £. Selon la Mairie, le taux de conformité aux nouvelles normes pour les véhicules concernés serait proche de 90 %, contre environ 70 % en mai 2019. L'introduction de normes plus strictes pour la LEZ, en sus de [l'extension de la zone à émissions ultra-faibles](#) (*Ultra Low Emission Zone, ULEZ*), prévue à partir du 25 octobre 2021, devrait, selon la Mairie de Londres, réduire d'environ 30 % les émissions d'oxydes d'azote (NOx) provenant du transport routier dans la ville en 2021, et éviter plus d'un million d'hospitalisations liées à la pollution atmosphérique au cours des 30 prochaines années. En outre, les chauffeurs de poids lourds de plus de 12 tonnes doivent obtenir à partir du 1<sup>er</sup> mars un permis de sécurité pour prouver qu'ils répondent à la nouvelle [norme de vision directe](#) (*Direct Vision Standard, DVS*), qui mesure la visibilité directe d'un conducteur de poids lourd à travers les vitres de sa cabine. Cette mesure de sécurité fait partie du plan « [Vision Zero](#) », qui vise à éliminer tous les décès et blessures graves sur le réseau de transport londonien d'ici 2041.

### Le Chancelier dévoile les 8 ports francs retenus en Angleterre

Le Chancelier de L'Echiquier, Rishi Sunak, a [dévoilé](#) ce mercredi les 8 ports francs retenus en

Angleterre sur la trentaine de [candidatures](#) soumises, qui bénéficieront de moyens et de facilités supplémentaires en termes d'aménagement, de financement d'infrastructures, d'allègements de procédures douanières et de taxes, notamment pour encourager la construction, l'investissement et l'emploi. Parmi eux, les ports de Felixtowe et Harwich, de Humberside et de Teesside souhaitent s'engager dans la transition énergétique et attirer des investissements pour la construction d'éoliennes en mer et la production d'hydrogène vert. London Gateway et le port de Tilbury s'associeront à *Ford* pour transformer l'usine de moteurs diesel de Dagenham en un centre d'investissement dans les véhicules électrifiés et autonomes. Les ports et les villes de Liverpool, Plymouth et Southampton ont également été retenus, tout comme l'aéroport de fret d'East Midlands, utilisé par des constructeurs automobiles tels que *Rolls-Royce* et *Toyota*. Parmi les candidatures n'ayant pas été retenues figure celle des ports de Tyne, Wear et Blyth, associés à l'usine Nissan de Sunderland, dont le projet était notamment [soutenu](#) par *Britishvolt*, qui souhaite construire une *gigafactory* dans cette zone.

### La maison mère de *British Airways* a subi des pertes financières importantes

Le [groupe IAG](#) (*International Airlines Group*), maison mère de *British Airways*, *Iberia*, *Vueling* et *Aer Lingus*, aurait subi une perte d'exploitation de 7,4 Md€ en 2020, la plus importante depuis sa création en 2010. Ces résultats pourraient s'expliquer en partie par le fait que le groupe est peu présent sur les deux segments de marché ayant le mieux résisté à la crise : les vols domestiques court-courriers et le cargo. Sa principale entité, [British Airways](#), très exposée à la diminution des vols transatlantiques, ainsi qu'aux trois confinements britanniques, aurait subi une perte d'exploitation de 4,4 Md€ en

2020. La baisse de son trafic aurait été plus importante que pour ses concurrents, avec uniquement 26 % de son offre habituelle assurée au quatrième trimestre 2020. *IAG* n'a pas communiqué de prévision pour 2021. Son directeur général, Luis Gallego, a appelé à la mise en place d'une standardisation internationale des tests et d'une certification digitale pour les personnes ayant été testées ou vaccinées afin de faciliter la reprise du trafic aérien. La nouvelle [Global Travel Taskforce](#) mise en place par le Gouvernement britannique, qui doit définir d'ici le 12 avril un plan pour la reprise des voyages internationaux, s'est réunie pour la première fois ce mardi.

### Les perspectives d'*Aston Martin* sont plus positives en 2021

Le constructeur britannique [Aston Martin](#), qui a subi en 2020 une perte nette de 410,5 M£, soit trois fois plus que lors de son exercice précédent, entame l'année 2021 de manière plus positive. Le DBX, son modèle de SUV lancé l'an passé, connaît un bon démarrage, notamment sur le marché chinois, et a porté ses ventes au quatrième trimestre ; il représente désormais les deux tiers de sa production. En 2021, le groupe pourrait doubler sa production dans ses [usines](#) en Angleterre et à St Athan au Pays de Galles, où sont produits les DBX. Le président exécutif d'*Aston Martin*, Lawrence Stroll, vise des ventes de 2 Md£ par an en 2024-2025 (contre 611,8 M£ en 2020) et souhaite revoir la gamme du groupe en proposant de nouveaux SUV ainsi que des versions hybrides de modèles déjà existants. D'autres véhicules électrifiés seront commercialisés à compter de 2024, mais le constructeur ne devrait pas se lancer dans la production de batteries électriques, compte tenu de l'ampleur des investissements nécessaires. Le groupe pourra bénéficier pour les véhicules électriques et hybrides de l'expertise de *Mercedes*, avec lequel il a noué un [partenariat technologique](#).

### Les véhicules thermiques produiraient 100 fois plus de déchets que leurs équivalents électriques

Selon une [étude](#) menée par *Transport & Environment (T&E)*, les véhicules thermiques produiraient 100 fois plus de déchets que leurs équivalents électriques. En tenant compte du recyclage, environ 30 kg de matières premières seraient perdues au cours du cycle de vie d'une batterie lithium-ion utilisée dans un véhicule électrique, contre 17 000 litres de carburant pour un véhicule thermique. Pour *T&E*, cela remet en question l'idée selon laquelle les véhicules électriques ne seraient pas meilleurs que les véhicules thermiques d'un point de vue environnemental car ils nécessiteraient de trop grandes quantités de matières premières. Si l'augmentation de la production de batteries entraînera une hausse de l'exploitation de minerais tels que le lithium, le cobalt et le nickel, *T&E* fait valoir que l'extraction du pétrole pour la production de carburant représenterait un coût environnemental beaucoup plus élevé et que l'amélioration de l'efficacité des batteries devrait permettre de réduire la quantité de matière première utilisée pour leur construction.

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](http://www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international)



MINISTÈRE  
DE L'ÉCONOMIE,  
DES FINANCES  
ET DE LA RELANCE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Responsable de la publication : Service Economique Régional de Londres

Rédacteurs : Margot Bloch, Gautier Houel, revu par Stanislas Godefroy

Pour s'abonner : [londres@dgtresor.gouv.fr](mailto:londres@dgtresor.gouv.fr)