

BRÈVES SECTORIELLES

Royaume-Uni

Une publication du SER de Londres
Semaine du 16 février 2024

Le chiffre de la semaine

LE CHIFFRE A RETENIR

-50%

C'est la baisse des émissions de gaz à effet de serre observée au Royaume-Uni depuis 1990, selon les données définitives publiées par le [DESNeZ](#). En 2022, les émissions territoriales du pays s'élevaient à 406 MtCO₂e, en baisse de 3,5 % par rapport à 2021

Energie-climat

Le parti travailliste revoit à la baisse l'ambition de son *Green Prosperity Plan*

Après plusieurs semaines de tergiversation, le Labour a annoncé le 9 février une forte révision à la baisse de l'ambition de son Green Prosperity Plan pour la décarbonation de l'économie en vue des élections législatives : alors qu'il affichait un objectif de 28 Md£ d'investissements publics par an, le Labour promet désormais d'investir 4,7 Md£ par an, soit 23,7 Md£ sur l'ensemble de la prochaine législature.

Le Labour justifie cette décision par la nécessité de tenir compte de la dégradation du contexte économique, marquée par la hausse des taux d'intérêt, imputée aux conservateurs.

Parmi les politiques déjà annoncées, seul l'objectif de rénovation énergétique a été réellement revu à la baisse (5 millions de logements visés contre 19 millions prévus initialement), tandis que la majorité

des investissements auxquels le parti a renoncé n'avaient pas encore été fléchés vers des dispositifs particuliers.

Les 24 Md£ seraient ainsi dépensés : (i) 8,3 Md£ pour capitaliser la future entreprise publique Great British Energy, dont 3,3 Md£ pour des participations dans des projets citoyens d'énergie renouvelable (Local Power Plan) ; (ii) 7,3 Md£ pour le National Wealth Fund qui investirait dans différents secteurs de l'industrie britannique (1,5 Md£ pour les véhicules électriques, 1,8 Md£ pour les ports, 2,5 Md£ pour le secteur sidérurgique, 1 Md£ pour le CCUS, 500 M£ pour la production d'hydrogène vert) ; (iii) 6,6 Md£ pour la rénovation de 5 millions de logements, qui s'ajouteraient aux 6,6 Md£ promis par le gouvernement actuel ; (iv) 500 M£ par an au maximum pour attirer des investisseurs étrangers créant des emplois au Royaume-Uni dans le cadre du futur dispositif British Jobs Bonus, ouvert à compter de 2026-27.

Ces dépenses seront en partie financées par une hausse du taux de taxation des bénéfices des producteurs d'hydrocarbures, qui sera porté de 75 % à 78 %, la suppression des niches fiscales associées et sa prorogation de 2028 à 2030.

La valeur du marché carbone britannique a baissé de 22% sur l'année 2023

La valeur du marché carbone britannique a baissé de 22 % sur l'année 2023 d'après le *London Stock Exchange Group*, malgré une hausse de 19 % du volume d'échanges. Au total, le marché britannique représente 4 % de la valeur de l'ensemble des marchés carbone dans le monde, estimée à 881 Md € en 2023. Le rapport relève que les prix du quota sur le marché britannique ont été affectées par les décisions prises par le gouvernement en 2023 : après s'être échangés avec une surcote de 25 € par tonne en 2022 par rapport aux quotas européens, les quotas britanniques s'échangent désormais avec une décote pouvant aller jusqu'à 25 € par tonne. Les divergences entre le marché britannique et européens pourraient s'accroître d'ici la fin de la décennie si le gouvernement britannique ne prenait pas de mesures pour résorber le surplus de quotas en circulation sur le marché.

Nucléaire – Dans une [lettre](#) adressée à la ministre Claire Coutinho, l'*Environmental Audit Committee* de la Chambre des Communes souligne les carences de la politique gouvernementale pour le développement des Small Modular Reactors. En l'état, il serait peu probable que des SMR soient mis en service d'ici 2035 et la capacité installée d'électricité nucléaire s'élèverait à 12 GW en 2050.

Le nombre de ménages en situation de précarité énergétique estimé à 3,17 millions en 2023

Selon les [dernières statistiques publiées par le DESNeZ](#), le nombre de ménages en situation de précarité énergétique est estimé à 3,17

millions en 2023, soit un niveau quasiment échangé par rapport à l'année précédente (3,18 M en 2022). Pour mémoire, l'indicateur utilisé par le ministère britannique pour mesurer la précarité énergétique s'appuie sur deux critères: les ménages concernés vivent dans un logement classé D ou moins et leur revenu disponible après leurs dépenses de logement et d'énergie est inférieur au seuil de pauvreté. Par ailleurs, ce rapport indique que 8,91 millions de ménages dépensaient plus de 10 % de leur revenu disponible après dépenses de logement pour s'acquitter de leur facture énergétique, soit une hausse de 27,4 % par rapport à 2022.

Environnement

La règle du « *Biodiversity Net Gain* » est entrée en vigueur

La règle dite du « biodiversity net gain » est entrée en vigueur le 12 février. Cette nouvelle règle impose aux promoteurs immobiliers et développeurs de projets industriels ou d'infrastructure d'augmenter de 10 % net la biodiversité aux alentours de leurs nouveaux projets.

Concrètement, le DEFRA a mis à disposition un outil permettant de calculer le nombre « d'unités de biodiversité » attribuées à la zone concernée par le projet, qui peut dépendre de plusieurs variables comme la superficie et la localisation du projet ou la qualité et le type de biodiversité observée. Pour atteindre l'objectif de 10 % d'augmentation nette de la biodiversité, les promoteurs devront en créer de la biodiversité par ordre de priorité sur le site du projet, sur un autre terrain dont ils sont propriétaires, en achetant des crédits biodiversité sur le marché privé ou auprès du gouvernement qui réinvestira ensuite les fonds levés dans des projets de restauration de la nature. Les promoteurs devront démontrer que les gains de biodiversité dureront au moins 30 ans.

Seront d'abord concernés les « grands projets » couvrant au minimum 0,5 hectares et 10 maisons pour les projets résidentiels ou 1 000 m² ou 1 hectare pour les développements tertiaires, tandis que la règle s'appliquera aux « petits projets » à partir du 2 avril 2024. Les projets d'infrastructure d'intérêt national seront concernés à partir de 2025. Le gouvernement a prévu une enveloppe de 15 M£ pour accompagner les autorités locales, qui seront chargées de la mise en œuvre de ces règles en tant qu'autorités de planification.X

Transports

Le coût des projets d'infrastructures ferroviaires et routières est nettement plus élevé au R-U qu'à l'étranger, selon le BCG

Le BCG a [publié](#) un rapport comparant le coût des projets d'infrastructures au Royaume-Uni avec ceux observés en France, en Allemagne, en Espagne, en Australie et aux États-Unis. Les projets ferroviaires présentent un coût médian d'environ de 34,3M£/km, contre environ 12,6M£/km en France. Les projets routiers présentent un coût médian de 7,8M£/km, contre 4,2M£/km en France.

Selon le BCG, l'essentiel de cette différence de coût ne trouve pas à s'expliquer par des différences de coût du travail ou de productivité dans le secteur du BTP ni par la forte densité de population du R-U. Elle s'expliquerait en revanche notamment par la mauvaise définition des objectifs associés à chaque projet, par des spécifications techniques parfois superflues et par des modifications fréquentes des projets en cours de réalisation. Le BCG pointe par ailleurs la complexité du système d'obtention des permis de construire, qui implique notamment de nombreuses consultations à caractère contraignant.

Le rapport souligne la nécessité « d'adopter une approche plus stratégique des projets d'infrastructures », notamment en articulant mieux les projets entre eux afin de permettre des économies d'échelle. Cela impliquerait également de réformer le système d'obtention des permis de construire afin de réduire les incertitudes et les retards qui en résultent.

La Chambre des Lords appelle à la mise en place d'incitations à l'achat de véhicules électriques

Dans un [rapport](#) de la commission en charge de l'environnement à la Chambre des Lords, les parlementaires s'inquiètent du recul des ventes de véhicules électriques aux particuliers en 2023 (-25%), qu'ils imputent notamment au trop faible maillage de l'infrastructure de recharge et au prix d'achat des véhicules électriques, qui constitue encore le principal obstacle à leur diffusion. Ils soulignent également la mauvaise lisibilité des priorités du gouvernement concernant la transition vers les véhicules électriques.

Les Lords recommandent au gouvernement de réintroduire un bonus à l'achat de véhicules électriques (supprimé en 2022), « jusqu'à ce que le prix de vente des véhicules électriques devienne comparable à celui des véhicules thermiques ». Ils appellent également le gouvernement à soutenir les ventes de voitures électriques d'occasion, y compris *via* le développement d'un indicateur normalisé de santé des batteries. Ils recommandent par ailleurs de porter à 5% le taux de TVA de 20% appliqué à la recharge publique.

En outre, les Lords recommandent au gouvernement de prendre de nouvelles mesures pour accélérer le déploiement de l'infrastructure de recharge, notamment en accélérant les procédures qui encadrent l'installation de bornes de recharge.

L'Advertising Standards Authority ordonne le retrait de publicités pour des véhicules électriques en raison de leur utilisation du terme « zéro émissions »

L'Advertising Standards Authority a demandé à MG et BMW de retirer des publicités pour des véhicules électriques présentés comme « zéro émissions ». Elle juge trompeuse l'utilisation du terme « zéro émissions », indiquant que BMW et MG auraient dû préciser qu'il ne s'applique que lorsque les véhicules sont en circulation.

L'ASA explique que les véhicules présentés génèrent des émissions « dans d'autres circonstances, notamment lors de la production ou du chargement des véhicules sur le réseau électrique ».

L'énergéticien Octopus Energy lance le premier tarif de recharge de véhicules électriques « *vehicle to grid* »

Octopus Energy a annoncé le lancement d'un tarif de recharge des véhicules électriques permettant aux automobilistes de recharger leurs véhicules gratuitement ou à bas prix à condition que les batteries puissent être utilisées pour réinjecter de l'électricité sur le réseau en heure de pointe. Les batteries des véhicules seraient chargées en heure creuse et permettraient ainsi de stocker l'électricité renouvelable produite pendant la journée et d'en revendre une partie en heure de pointe. Le chargement/déchargement de la batterie serait géré automatiquement par Octopus Energy, à condition que le véhicule soit en charge environ 6 heures par jour. Selon Octopus Energy, ce dispositif permettrait aux automobilistes équipés de véhicules ayant la capacité de réinjecter de l'électricité sur le réseau d'économiser plus de 850£/an.

Le R-U a été le plus grand marché européen pour les bus zéro-émissions en 2023

1100 bus zéro-émissions ont été immatriculés au R-U en 2023 [selon](#) la fédération de l'industrie automobile SMMT, faisant du pays le premier marché européen en volume pour ce type de véhicules. Les bus zéro-émissions ont représenté 45% des immatriculations de bus en 2023, dans un environnement de marché dynamique (+52% d'immatriculations de bus à un niveau et +174% d'immatriculations de bus à deux niveaux) porté par les soutiens publics à l'investissement dans l'électrification des flottes de bus. SMMT relève toutefois que les flottes de minibus se révèlent plus difficiles à décarboner que les flottes de bus, notamment en raison d'obstacles liés aux permis des conducteurs de minibus, qui ne leur permettent pas de conduire des minibus électriques. Ces obstacles devraient être levés en 2025, mais SMMT appelle le gouvernement à avancer cette échéance afin de débloquent davantage d'investissements dans l'électrification des flottes de minibus.

Décarbonation du transport aérien – A l'occasion d'une séance de questions au gouvernement, le Premier ministre a confirmé que le mandat d'incorporation de SAF (10% du mix carburant à horizon 2030) entrerait bien en vigueur à partir de 2025, et que le DfT entamerait des consultations au printemps prochain en vue de la mise en place d'un *revenue certainty mechanism* pour les producteurs de SAF.

Mobilité électrique – Les ventes de véhicules électriques d'occasion ont progressé de 90% en g.a. en 2023 avec un total de 120 000 transactions, selon des données du SMMT. Leur part du marché de l'occasion atteint 1,6% sur l'année, contre 0,9% en 2022.

Make UK présente ses demandes au gouvernement en prévision du *Spring Budget*

La fédération du secteur industriel Make UK a [adressé](#) au gouvernement les demandes du secteur à l'approche de la présentation le 6 mars par le Chancelier de l'Échiquier du *Spring Budget*. Make UK rappelle que ses membres ont accueilli favorablement la pérennisation de l'amortissement intégral et les améliorations du système d'apprentissage annoncées lors de la présentation du budget d'automne en novembre dernier.

Elle appelle le gouvernement à mettre en place une stratégie industrielle plaçant l'accent sur la lutte contre les pénuries de main d'œuvre et de qualifications, la réduction du coût de l'énergie, la numérisation et la construction de nouveaux logements.

Make UK demande notamment, à ce titre, l'extension du dispositif d'amortissement intégral à la location d'équipement et aux investissements dans « l'*upcycling* » de machines de seconde main. Elle recommande également des allègements d'impôts accrus pour soutenir des catégories spécifiques d'activités de R&D, notamment celles entraînant des réductions directes des émissions de CO2 et favorisant la numérisation et l'automatisation. Make UK demande par ailleurs une réforme du marché de l'énergie et un alignement du calendrier du UK-CBAM sur celui de l'UE-CBAM afin de mettre les entreprises britanniques et européennes sur un pied d'égalité.

Industrie automobile – Ford a inauguré un centre de test dans l'Essex, où il dispose déjà de deux sites de R&D sur les moteurs électriques. Le centre, qui a fait l'objet d'un investissement de 24M£, doit permettre de tester simultanément jusqu'à huit groupes motopulseurs électriques, hybrides ou thermiques.

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

Responsable de la publication : Service économique régional de Londres

pierre.chabrol@dgtresor.gouv.fr, karine.maillard@dgtresor.gouv.fr

Rédaction : SER de Londres, Tiédel Sow (Transports, Industrie), Jérémy Mast (Energie, Environnement, Climat), revue par Karine Maillard

Abonnez-vous : londres@dgtresor.gouv.fr