



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° 01 – 07 janvier 2022

Sommaire

Fait marquant

- Le Gouvernement britannique face à la hausse de la précarité énergétique

Climat & Energie

- Kwasi Kwarteng aurait "rassuré" les compagnies pétrolières sur les intentions du Gouvernement en matière de forage en mer du Nord
- La taxe "net zero" sur les factures d'énergie ne serait pas populaire auprès du public selon le journal conservateur *The Daily Telegraph*
- Le Qatar et *Rolls-Royce* renforcent leur coopération autour des petits réacteurs modulaires

Environnement

- La Présidente de l'*Environment Agency* met en garde les Britanniques contre les risques associés à l'érosion et aux inondations

Industrie

- La production manufacturière britannique a continué de croître en 2021 malgré les effets combinés du Brexit et du Covid
- Le RU pourrait développer l'extraction de lithium dans les Cornouailles
- La production de véhicules neufs n'a pas progressé en 2021 par rapport à 2020

Transport

- Les ports régionaux britanniques craignent d'être pénalisés par l'introduction de nouveaux contrôles douaniers
- L'aéroport d'Heathrow augmente ses redevances d'atterrissage en 2022 pour réduire ses pertes financières liées à la pandémie
- La compagnie de bus *Go-Ahead* accélère le déploiement de sa flotte à hydrogène

Fait marquant

Le Gouvernement britannique face à la hausse de la précarité énergétique

Après plusieurs années de réduction, la précarité énergétique, au centre du débat politique et médiatique, s'est aggravée au Royaume-Uni sous l'effet de la pandémie et de la hausse importante des prix de l'énergie. Si le Gouvernement a mis en place des mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et augmenté certaines aides sociales, celles-ci ont été jugées insuffisantes pour réduire durablement tant la précarité énergétique que les émissions de CO₂.

Plusieurs ONG et mouvements activistes comme *Insulate Britain* ont appelé le Gouvernement à prendre des mesures d'urgence notamment en faveur des personnes précaires, mais se heurtent pour le moment au *Treasury*, soucieux de réduire les dépenses publiques dans un contexte post pandémie marqué par un fort endettement. Les discussions devraient toutefois se poursuivre dans les prochaines semaines entre le gouvernement et les professionnels de l'énergie sur les mesures à adopter sans qu'aucune ne fasse pour l'instant consensus. La suppression de la TVA sur l'énergie (taux de 5 %), proposée par une partie des députés conservateurs et l'opposition travailliste, a pour l'instant été refusée par le gouvernement au motif qu'elle ne serait pas assez ciblée sur les ménages les plus précaires. D'autres mesures (prêts aux entreprises leur permettant de lisser dans le temps la hausse des prix pour les particuliers et suppression temporaire des taxes environnementales sur l'énergie) ont également été évoquées.

Alors que le gouvernement se retrouve sous une pression politique et médiatique croissante face à la perspective d'une dégradation sensible du pouvoir d'achat des ménages, des annonces devraient être faites d'ici le 7 février, date à laquelle le régulateur Ofgem devrait communiquer le montant du *price cap* (plafond des prix de l'énergie) qui doit intervenir le 1^{er} avril. Ce dernier devrait augmenter sensiblement du fait de la hausse des prix de l'énergie au cours des derniers mois, laissant craindre une explosion de la précarité énergétique parmi les ménages les plus modestes.

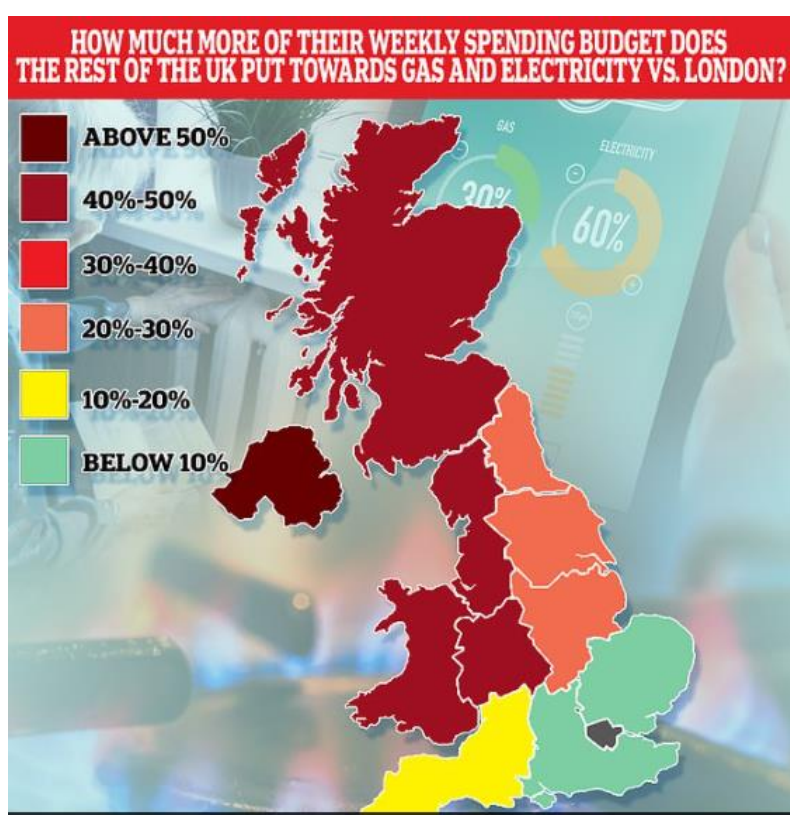
Le chiffre de la semaine

11,6 %

C'est le pourcentage de [voitures électriques](#) dans le total des [ventes](#) de voitures neuves au RU en 2021, selon les chiffres de la *Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)*, à comparer avec les 6,6 % enregistrés en 2020. Les voitures électriques constituent l'un des seuls segments en croissance pour l'industrie automobile britannique, alors que les ventes en 2021 sont toujours inférieures de 28,7 % à leur niveau enregistré en 2019. La *SMMT* note cependant que [Londres et le sud-est de l'Angleterre](#) concentrent 20 % des ventes de voitures électriques, un chiffre qu'elle

attribue au manque de bornes de recharges électriques au RU et à leur inégale répartition territoriale. Londres comptait en octobre 2021 87 bornes pour 100 000 habitants, soit près du double des autres régions, l'Ecosse arrivant en seconde place avec 49 bornes pour 100 000 habitants.

Le graphique de la semaine



Les ménages d'Irlande du Nord, d'Écosse, du Pays de Galles et du nord de l'Angleterre consacrent une part beaucoup plus importante de leur budget hebdomadaire consacré au gaz et à l'électricité que n'importe quel autre région du RU et notamment la région du Grand Londres (source : [Daily Mail](https://www.dailymail.co.uk)).

Climat & Energie

Flash – Kwasi Kwarteng devrait se prononcer d'ici le mois de mars sur le lancement de [deux champs éoliens maritimes](#) au large du Suffolk, qui font l'objet de vives protestations locales.

Flash – La [centrale nucléaire d'Hunterston B](#) dans le North Ayrshire a été arrêtée définitivement le 7 janvier par *EDF Energy* après 46 ans d'activité en raison de fissures sur le noyau de son dernier réacteur.

Flash – Kwasi Kwarteng devrait se prononcer d'ici le mois de mars sur le lancement de deux champs éoliens maritimes au large du Suffolk, qui font l'objet de vives protestations locales.

Kwasi Kwarteng aurait "rassuré" les compagnies pétrolières sur les intentions du Gouvernement en matière de forage en mer du Nord

Selon le journal *The Times*, le ministre de l'Economie et de l'Energie Kwasi Kwarteng aurait rencontré, lors d'un dîner privé organisé trois jours seulement après la fin de la COP 26, plusieurs dirigeants de compagnies pétrolières dont *BP*, *Shell*, *Equinor*, *Neptune Energy* et *Enquest*, ainsi que le Président de l'*Oil and Gas Authority*, pour les encourager à poursuivre leurs activités de forage en mer du Nord. Ce dîner, critiqué par *Greenpeace UK*, mettrait en évidence, selon le journal, les logiques antagonistes du Gouvernement soucieux d'apparaître crédible en matière de transition bas carbone tout en veillant à ce que les besoins énergétiques du RU soient satisfaits. Alors que l'Agence internationale de l'énergie a déclaré que, pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, aucun nouveau gisement de pétrole et de gaz ne devait être exploité, le Gouvernement a déclaré qu'il continuerait à accorder des licences, sous réserve de contrôler leur "compatibilité climatique". Dans un contexte d'opposition croissante de la part des travaillistes et du *Scottish National Party* à tout nouveau forage et avec un soutien gouvernemental jugé tiède, l'industrie pétrolière et gazière aurait appelé à un soutien politique plus fort pour continuer à investir alors que *Shell* a récemment abandonné le projet de forage pétrolier au large des îles Shetland pour des raisons liées à la faible rentabilité du projet.

La taxe "net zero" sur les factures d'énergie ne serait pas populaire auprès du public selon le journal conservateur *The Daily Telegraph*

Selon un sondage auprès de 2 176 personnes, commandé par l'ONG *Net Zero Watch* et réalisé par *Savanta*, 70 % des Britanniques ne seraient pas prêts à payer des taxes plus élevées sur leurs factures d'énergie pour contribuer à atteindre les objectifs du gouvernement en matière de "net zero". Environ 70 % ont déclaré s'être inquiétés des coûts énergétiques pendant la période des fêtes, et plus de 60 % ont dit qu'ils ne pensaient pas bénéficier des subventions vertes de la part du gouvernement. En outre, 60 % ont déclaré ne pas vouloir payer des taxes plus élevées sur leurs factures et une proportion similaire a déclaré qu'elles n'avaient pas eu suffisamment leur mot à dire sur les politiques « net zéro », selon le sondage commandé par le groupe de campagne *Net Zero Watch*.

Le Qatar et Rolls-Royce renforcent leurs coopérations autour des petits réacteurs modulaires

Le Qatar va investir, via son fonds souverain, 85 M£ dans le programme conduit par Rolls-Royce visant à la construction de [petits réacteurs modulaires](#) (SMR) d'une capacité de 470 MW, qui pourraient entrer en service au début de la prochaine décennie. Ces fonds viennent s'ajouter aux 210 M£ promis par le Gouvernement britannique et aux 145 M£ provenant de deux acteurs privés (*Exelon Generation* et *BNF Resources*). Le Qatar obtiendra ainsi 10 % des parts de *Rolls-Royce Modular Reactor*. La construction de petits réacteurs modulaires fait désormais partie, au même titre que la construction de réacteurs EPR à Hinkley Point C, de la stratégie du gouvernement britannique visant à atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050. Certaines critiques pointent le fait que cette technologie n'a pas encore été testée et interviendrait trop tardivement pour atteindre l'objectif de décarbonation du secteur de l'électricité d'ici à 2035. La *Qatar Investment*

Authority a annoncé le mois dernier un autre partenariat avec *Rolls-Royce* visant à construire au RU un campus des sciences et de l'ingénierie pour accompagner des start ups dans les technologies vertes. Le Qatar, via sa compagnie aérienne *Qatar Airways* qui utilise des moteurs d'avions Trent, est l'un des plus gros clients de *Rolls-Royce*.

Environnement

La Présidente de l'*Environment Agency* met en garde les Britanniques contre les risques associés à l'érosion côtière et aux inondations

Emma Howard a récemment indiqué que certaines habitations devraient probablement être abandonnées à moyen terme pour des localisations moins sujettes aux inondations et à l'érosion côtière indiquant que le coût de leur protection devenait trop important pour la communauté. Alors que 2 millions Britanniques habitent en zone inondable, ce chiffre pourrait doubler d'ici à 2050 selon le *Climate Change Committee*, en raison du changement climatique, de l'augmentation du niveau des océans (qui pourrait atteindre 1 m d'ici 2100) et des précipitations plus intenses. Ce dernier a également estimé que près de 12 200 habitations, dont 9 000 en Angleterre, seraient sujettes à un risque d'inondation ou d'érosion d'ici 2100, alors que près des deux tiers des Britanniques habitant en zone inondable s'estimeraient pour le moment peu concernés par ce risque. Le gouvernement s'est engagé à investir 5,2 Md£ d'ici 2025 pour mieux prévenir les inondations, mais une partie des digues et protections pourraient n'avoir d'efficacité que sur une courte durée selon Emma Howard qui appelle à « *build back to better places* ».

Industrie

La production manufacturière britannique a continué de croître en 2021 malgré les effets combinés du Brexit et du Covid

Selon la dernière enquête d'[IHS Markit](#) menée auprès de 650 producteurs britanniques, la production au RU a augmenté pour le quatrième mois consécutif en décembre 2021. Le secteur manufacturier a bénéficié d'une légère réduction des retards sur les chaînes d'approvisionnement, d'une hausse des commandes et des embauches. Les entreprises continuent cependant de souffrir de la hausse des prix des intrants et des coûts de transport, même si certaines ont commencé à répercuter ces hausses sur leurs consommateurs. Les problèmes logistiques, les difficultés liées au Brexit et la possibilité de nouvelles restrictions sanitaires au RU et à l'étranger ont toutefois conduit à une réduction des [commandes](#) depuis l'étranger en décembre, pour le quatrième mois consécutif. Malgré des difficultés qui devraient persister en 2022 et l'instauration de nouveaux contrôles douaniers, 63 % des entreprises interrogées estiment que la production manufacturière devrait continuer d'augmenter en 2022. Elles comptent sur une hausse de la croissance mondiale, de nouveaux investissements et l'espoir que les difficultés liés au Covid, au Brexit et aux ralentissements sur les chaînes d'approvisionnement s'atténueront en 2022.

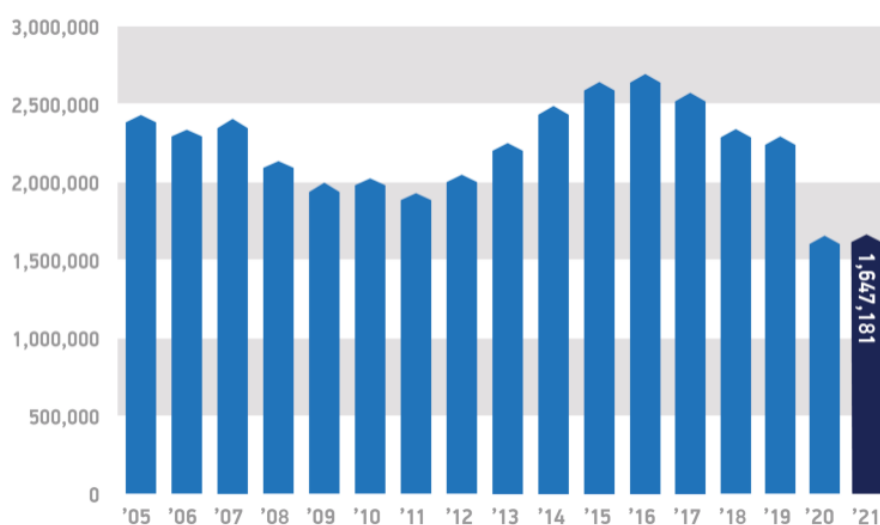
Le RU pourrait développer l'extraction de lithium dans les Cornouailles

La compagnie minière *British Lithium* est parvenue à extraire du [lithium](#) dans son usine pilote de Roche (*North Cornwall*). Le procédé, jamais utilisé auparavant selon l'entreprise, consiste à extraire du carbonate de lithium à partir d'éclats de cristaux de mica, un minéral que l'on trouve dans le granit. Composant principal des batteries équipant les véhicules électriques, le lithium est principalement importé de Chine. L'usine de Roche, qui a bénéficié de 2,9 M£ de [financements](#) publics en mars 2021, prévoit de produire 5 kg de carbonate de lithium par jour afin de les faire tester auprès de ses clients. *British Lithium* espère à terme produire chaque année 21 000 tonnes de carbonate de lithium, soit environ un tiers des besoins estimés du RU pour répondre à la demande future de véhicules électriques. *Cornish Lithium* pourrait elle-aussi démarrer la même activité : en décembre 2021, la société d'investissements *TechMet Limited* lui a octroyé 18 M£ pour accélérer ses projets d'extraction de lithium dans les Cornouailles. L'activité de *British Lithium* et de *Cornish Lithium* permettrait de créer 860 emplois dans la région, un chiffre qui pourrait atteindre 3 000 si l'extraction de lithium entraînait l'implantation d'une *gigafactories* dans la région.

La production de véhicules neufs n'a pas progressé en 2021 par rapport à 2020

En 2021, 1,65 M de voitures neuves ont été immatriculées au RU selon la *SMMT*, une hausse de seulement 1 % par rapport à 2020, année où la production automobile britannique avait atteint son plus bas niveau depuis 1984. Les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables connaissent la plus forte augmentation avec respectivement une hausse des immatriculations de 76,3 % et 70,6 % par rapport à 2020. Ces véhicules comptent pour 18,5 % des voitures immatriculées en 2021. La *SMMT* estime que des difficultés persistantes (pénurie mondiale de semi-conducteurs, ralentissement des chaînes d'approvisionnement, baisse des aides publiques au RU pour l'achat de véhicules électriques, manque d'infrastructures de recharge) risquent de ralentir la production en 2022.

ANNUAL NEW CAR REGISTRATIONS 2005 to 2021



Transport

Flash – A partir du 16 janvier, l'ensemble des opérateurs ferroviaires réduira le nombre de [trains](#) en circulation au RU. Selon le *Rail Delivery Group* (RDG), cela assurera une plus grande fiabilité aux passagers, en évitant les annulations de dernière minute, tout en permettant aux opérateurs de réduire leurs coûts de fonctionnement. Les syndicats des transports craignent pour leur part que le gouvernement ne décide de pérenniser cette mesure, pour l'instant temporaire.

Flash – Le ministère des Transports (DfT) a prolongé jusqu'au 4 février 2022 le plan d'aide financière accordé à [Transport for London](#) (TfL). Cette décision fait suite aux propositions du maire de Londres (dont une hausse de la *council tax*) pour augmenter les revenus de TfL de 0,5 à 1 Md£ en 2022.

Flash – Les secteurs [aérien et du tourisme](#) ont salué l'allègement des obligations de tests pour les [passagers entièrement vaccinés](#) annoncé par le Premier ministre. Depuis le 7 janvier, ces derniers ne devront plus effectuer de tests avant leur départ vers le RU et ne seront plus obligés de s'auto-isoler à leur arrivée. A partir du 9 janvier, ils ne pourront réaliser un test antigénique plutôt que PCR dans les deux jours suivant leur arrivée.

Flash – Selon la *British Ports Association*, l'instauration de nouveaux contrôles [douaniers](#) au 1^{er} janvier pour les marchandises importées depuis l'UE (dont une pré-déclaration en ligne) n'a pour l'instant pas causé de difficultés majeures. Plusieurs [chauffeurs routiers](#) se sont néanmoins retrouvés bloqués en raison de difficultés liées aux logiciels des douanes britanniques.

Les ports régionaux britanniques craignent d'être pénalisés par l'introduction de nouveaux contrôles douaniers

Le gouvernement britannique a alloué 200 M£ à 41 [ports](#) britanniques afin qu'ils installent les infrastructures nécessaires aux contrôles pour effectuer les contrôles sanitaires et phytosanitaires sur les produits en provenance de l'UE, à compter de juillet 2022. Les sites de Douvres et de Folkestone ont été dispensés de cette obligation, faute d'espace suffisant. Mais le gouvernement finance et gère des sites dédiés (*customs park*), dont le principal est situé à Sevington dans le Kent, qui permettront de contrôler les cargaisons arrivant au RU via Douvres et Folkestone. Charles Hammond, président de *UK Major Ports Group*, qui représente les plus importants ports privés du RU, craint que cette mesure ne crée une concurrence déloyale pour les ports régionaux, qui espéraient bénéficier du Brexit. Selon l'association professionnelle, les infrastructures dans les ports existants n'ont été financées par le gouvernement qu'aux deux-tiers de leur coût total, ce qui met les opérateurs privés en situation désavantageuse par rapport à des installations comme Sevington. *UK Major Ports Group* estime qu'il est contraint de répercuter les coûts des nouvelles infrastructures, ce qui n'est pas le cas des *customs parks*. L'association professionnelle demande donc au gouvernement de trouver un moyen, principalement via la taxation, pour rétablir une concurrence équitable avec les sites financés et gérés par le gouvernement.

L'aéroport d'Heathrow augmente ses redevances d'atterrissage en 2022 pour réduire ses pertes financières liées à la pandémie

L'Autorité de l'aviation civile britannique (CAA) a approuvé en décembre une [hausse](#) provisoire de ces redevances à la suite d'une demande de l'aéroport et après avoir mené une consultation sur le sujet. A partir du 1^{er} janvier 2022 les redevances d'atterrissage passeront de 20 £ à 30,19 £ par passager, soit une hausse de 37 %, tandis que la CAA devrait décider d'une nouvelle hausse pour le second semestre 2022. Heathrow espérait pouvoir les augmenter jusqu'à 43 £, soulignant qu'à l'automne 2021, ses pertes financières s'élevaient à 3,4 Md£ depuis le début de la pandémie. Les compagnies aériennes ont critiqué la décision de la CAA. Luis Gallego, directeur d'IAG (*International Airlines Group*), société-mère de *British Airways*, a ainsi souligné qu'Heathrow était déjà 44 % plus cher que ses concurrents européens. Les passagers en correspondance, qui représentent environ 40 % du total à Heathrow, pourraient ainsi se détourner facilement vers d'autres aéroports européens plus compétitifs. Ce débat intervient alors qu'une analyse par le *think tank New Economics Foundation* suggère que le [coût](#) de la compensation carbone de la construction d'une troisième piste à Heathrow, estimé à 50 Md£ en 2018, serait aujourd'hui de 100 Md£.

La compagnie de bus *Go-Ahead* accélère le déploiement de sa flotte à hydrogène

Go-Ahead (qui est le premier opérateur des bus rouges londoniens, mais opère également des bus dans tout le RU) a choisi de développer une flotte fonctionnant à l'[hydrogène](#) en raison de leur plus grande autonomie entre chaque plein ou recharge : 300 miles (482 km) contre 100 à 180 miles (161 à 290 km) pour un bus électrique. *Go-Ahead* doit ainsi réceptionner cet été 20 bus à hydrogène produits par l'entreprise nord-irlandaise *Wrightbus* et serait en pourparlers avec le constructeur écossais *Alexander Dennis* pour l'achat de 34 bus supplémentaires. Ces bus circuleront dans les régions du *North Sussex*, du *South Surrey* ainsi que depuis et vers l'aéroport de Gatwick. Les bus à hydrogène sont en moyenne deux fois plus chers que ceux fonctionnant au diesel. Plusieurs financements (notamment des fonds européens obtenus avant le Brexit et une participation financière de l'aéroport de Gatwick) permettent à l'opérateur de ne pas déboursier davantage pour l'achat de bus à hydrogène que pour l'achat de bus diesel. *Go-Ahead* a également signé un contrat d'approvisionnement en hydrogène vert sur 15 ans avec la multinationale américaine *Air Product*, qui garantirait que l'entreprise ne paie pas son hydrogène plus cher au kilomètre que le diesel.

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