ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

Climat, énergie, environnement, industrie, transport

SOMMAIRE

Fait Marquant

- Le nouveau ministre du BEIS Kwasi Kwarteng précise ses priorités lors d'une audition parlementaire

Climat & énergie

- Le Gouvernement conditionnera l'octroi de nouveaux permis de forage en mer du Nord à des engagements en faveur du *Net Zéro*
- Le Premier ministre et le Chancelier de l'Echiquier annoncent la création d'un Conseil "*Build Back Better*"

Environnement

- Lettre ouverte au Premier ministre pour un plus grand contrôle du Parlement en matière de politique commerciale

Industrie

- *Jaguar Land Rover*, *Nissan* et *Vauxhall* sont contraints de réduire leur production face à une pénurie de pièces détachées et à un manque de personnel
- L'interdiction des véhicules thermiques en 2030 rend incertaine la production des futurs modèles Vauxhall au RU

Transport

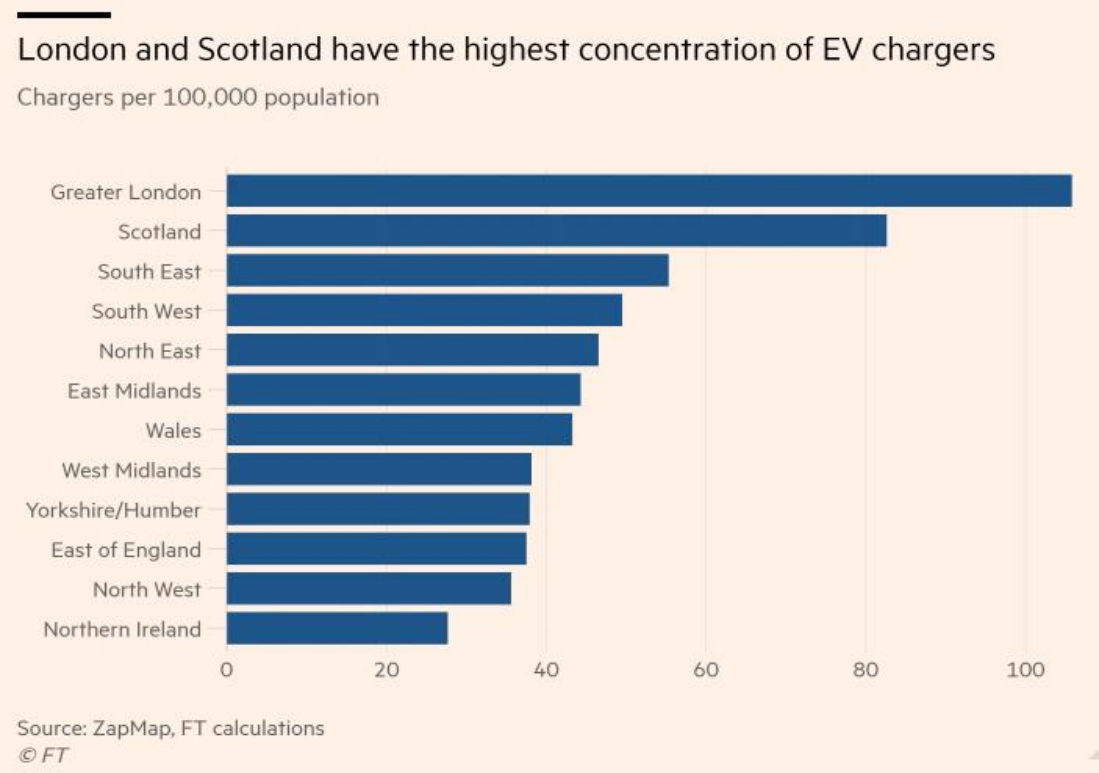
- *Eurostar* demande un soutien financier rapide au RU et à la France pour assurer sa pérennité
- *Transport for London* demande une nouvelle aide gouvernementale pluriannuelle de 15,8 Md£

FAIT MARQUANT

Le nouveau ministre du BEIS Kwasi Kwarteng précise ses priorités lors d'une audition parlementaire – le nouveau ministre de l'Economie et de l'Energie, Kwasi Kwarteng, qui a pris ses fonctions récemment en remplacement d'Alok Sharma, nommé à plein temps sur le poste de Président de la COP 26 (cf. veille n°2), a reconnu une légère contradiction (« *slight tension* ») entre la décision du Gouvernement de ne pas s'opposer au projet d'ouverture d'une mine de charbon dans le nord de l'Angleterre — destinée notamment à alimenter les usines de production d'acier — et les objectifs climatiques et de neutralité carbone britanniques. M. Kwarteng a également reconnu le « *gap* » existant entre les politiques mises en œuvre et l'atteinte des baisses d'émission prévues dans les 4ème (2023-2027) et 5ème (2028-2032) budgets carbone (qui déterminent des objectifs de réduction d'émissions). Les cibles contenues dans le 6ème budget carbone (2033-2037) proposé en décembre par le *Climate Change Committe* (CCC) seront intégrées dans la loi d'ici à l'été prochain. D'autres stratégies (*industrial decarbonisation strategy*, *North Sea Transition Deal*) devraient par ailleurs être publiées au premier trimestre 2021, en sus d'un accord de secteur dans les domaines du gaz et du pétrole. M. Kwarteng a rappelé le soutien du Gouvernement au secteur nucléaire, soulignant le besoin d'équilibrer le réseau avec 15 % d'électricité d'origine nucléaire compte tenu de l'intermittence des énergies renouvelables. **M. Sharma,** lui aussi auditionné, et qui a désormais la charge d'achever les préparatifs de la COP 26 et la conduite de la Présidence britannique, a indiqué que l'équipe COP 26 pouvait désormais compter sur 160 ETP (à temps plein). M. Sharma a également mentionné le lancement prochain d'une campagne de volontariat faisant appel directement au public afin qu'il puisse s'impliquer dans l'organisation de la COP 26, sur le modèle de celle des JO de Londres en 2012.

GRAPHIQUE DE LA SEMAINE

Nombre de chargeurs de batteries de véhicules électriques pour 100 000 habitants par région britannique



CLIMAT & ENERGIE

Le Gouvernement conditionnera l'octroi de nouveaux permis de forage en mer du Nord à des engagements en faveur du *Net Zéro* – Kwasi Kwarteng a indiqué en début de semaine que les producteurs de pétrole et de gaz qui refuseront de s'engager en faveur de la neutralité carbone seront exclus des licences de forage en mer du Nord. Les émissions des entreprises productrices de pétrole et de gaz représentaient 4 % des émissions de gaz à effet de serre du RU en 2018. Cette annonce s'appuie sur le livre blanc sur l'énergie publié le mois dernier. Il indiquait que les nouvelles licences devaient être compatibles avec les ambitions britanniques en matière de changement climatique. *Oil and Gas UK,* la fédération rassemblant les professionnels du secteur du gaz et du pétrole au RU, s'est fixée comme objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050. L'exploitation des plateformes pétrolières et gazières à partir d'énergies renouvelables demeure toutefois complexe, alors même que le torchage (brûlage de gaz) est encore régulièrement utilisé. Le Gouvernement travaille avec le secteur sur un "accord de transition" *(North Sea Transition Deal)* pour faciliter le recours à l'hydrogène, la capture du carbone et réduire les émissions, dans un contexte où les producteurs de pétrole font face à une baisse de la demande du fait de la pandémie et aux politiques de nombreux pays visant à réduire leur dépendance aux énergies fossiles.

Le Premier ministre et le Chancelier de l'Echiquier ont annoncé la création d'un Conseil "*Build Back Better*" – Composé de 30 chefs d'entreprise et couvrant une série de secteurs (énergie, vente au détail, hôtellerie, finance et l'aviation notamment), le comité a pour but de contribuer, avec le Gouvernement, à l'élaboration d'un plan de relance post pandémie, de doper la création d'emplois tout en contribuant à la promotion du « *Global Britain* » et du « *Level up* » du nord de l'Angleterre. Le comité sera coprésidé par le Premier ministre Boris Johnson et le Chancelier de l'Echiquier Rishi Sunak. M. Kwarteng en sera également membre permanent. Bien que le groupe comprenne des représentants d'entreprises ayant des objectifs *net zéro* et des plans de développement durable tels qu'*Unilever*, *Tesco*, *BP*, *Landsec*, *BT* et *Legal & General*, certains commentateurs ont souligné l'absence d'entreprises impliquées directement dans le domaine de la protection de l'environnement parmi les membres de ce conseil, qui se réunira tous les trimestres. Chaque membre est nommé pour une durée de 12 mois.

ENVIRONNEMENT

Lettre ouverte au Premier ministre pour un plus grand contrôle du Parlement en matière de politique commerciale – Alors que le projet de loi sur le commerce (*Trade Bill*) revenait mercredi 20 janvier à la chambre des Communes, une coalition de chefs d'entreprise et d'ONG a demandé au gouvernement britannique de soutenir un amendement, depuis rejeté, qui aurait permis un plus grand contrôle parlementaire sur la négociation et l'adoption de futurs accords commerciaux. Les signataires de la lettre, parmi lesquels, les entreprises *Nestlé*, *John Lewis*, *BASF*, et certains think tank, ONG et fédérations professionnelles tels que *Aldersgate Group*, le *National Farmers Union*, *WWF*, *ClientEarth* et *Greenpeace*, considèrent qu'une plus grande transparence et un contrôle parlementaire accru sont nécessaires pour placer les considérations relatives au climat, à la nature et au bien-être animal "au cœur" de la politique commerciale britannique post-Brexit. La volonté du Gouvernement de définir désormais une politique commerciale autonome nécessite selon les signataires de la lettre, un droit de regard accru du public et des parlementaires. L'amendement, déposé à la chambre des Lords en décembre 2020, mais rejeté par la Chambre des Communes, aurait permis aux parlementaires de débattre et de voter sur les objectifs du Gouvernement en matière de négociations commerciales et sur tout accord final. Un comité parlementaire d'une des deux chambres aurait également été chargé de suivre les négociations commerciales selon cet amendement. A la suite d'une rébellion sur les bancs conservateurs qui a donné lieu à un amendement de compromis, la *Trade Bill* prévoit la création d'une commission indépendante au commerce et à l'agriculture, chargée de faire le lien avec les agriculteurs, les détaillants et les consommateurs, mais dont les avis ne seront que consultatifs

INDUSTRIE

***Jaguar Land Rover*, *Nissan* et *Vauxhall* sont contraints de réduire leur production face à une pénurie de pièces détachées et à un manque de personnel** – L'impact du Brexit et de la Covid-19 se fait sentir sur les chaînes de productions des constructeurs automobiles. L'usine *Jaguar* de Castle Bromwich (près de Birmingham) – qui avait déjà dû réduire sa production en décembre en raison d'un problème fournisseur « imputable à la Covid-19 » – devrait à nouveau stopper la production des berlines XE et XF pour une quinzaine de jours, en raison d'un manque de personnel lié à la pandémie. *Vauxhall* aurait pour sa part perdu une demi-journée de production à Ellesmere Port, et aurait des difficultés à maintenir l'activité son usine de fourgons à Luton, en raison d'une pénurie de pièces, liée aux délais accrus au passage de la frontière. Tout comme *Honda* la semaine dernière, *Nissan* serait également confronté à un manque de composants dans son usine de Sunderland, en particulier de semi-conducteurs, des puces électroniques également utilisées dans les smartphones, et qui connaissent actuellement une pénurie mondiale. Selon le *Sunday Times*, le nouveau ministre de l'Economie et de l'Energie, Kwasi Kwarteng, aurait appelé la semaine dernière les dirigeants de plusieurs constructeurs automobiles, dont *Jaguar*, *Toyota* et *Vauxhall*, et devrait s'entretenir cette semaine avec les patrons de *Nissan*, notamment pour détailler le soutien du Gouvernement à la transition vers des véhicules électriques.

L'interdiction des véhicules thermiques en 2030 rend incertaine la production des futurs modèles Vauxhall au RU – Carlos Tavares, le directeur général de *Stellantis* – société issue de la fusion, le 16 janvier 2021, de *Fiat Chrysler Automobiles* (*FCA*) et du groupe *PSA*, qui exploite et commercialise la marque *Vauxhall* – a mis en garde le gouvernement britannique contre la « destruction du modèle économique » de ses activités dans le pays, en mentionnant l'interdiction « brutale » de la vente de véhicules thermiques à horizon 2030 et les risques liés au Brexit. Il a laissé entendre que l'avenir de la production de l'usine d'Ellesmere Port – qui sera connu dans les prochaines semaines – dépendrait, dans ce contexte, du soutien des pouvoirs publics au secteur automobile. Cette usine, qui produit actuellement un modèle de la *Vauxhall Astra* ayant vocation à être remplacé l'année prochaine, pourrait en effet être utilisée pour produire sa version électrique ou hybride, mais cela suppose un investissement de plusieurs centaines de millions d'euros de la part du constructeur. Cela a amené Carlos Tavares à envoyer un message très explicite au gouvernement britannique, en soulignant qu'un investissement de ce type aurait plus de sens en Europe continentale, car c'est là que se trouve « le plus gros marché ». Néanmoins, « *cela dépendra aussi de la volonté du gouvernement britannique de protéger l'industrie automobile dans son propre pays* ». En clair, si Boris Johnson ne prend pas des mesures supplémentaires pour accompagner la transition de l'industrie automobile vers l'échéance de 2030, *Stellantis* pourrait fermer son usine d'Ellesmere Port.

TRANSPORT

***Eurostar* demande un soutien financier rapide au Royaume-Uni et à la France pour assurer sa pérennité** – Face à la baisse de trafic provoquée par la pandémie, *Eurostar* est confronté à une situation sans précédent. Depuis le 3ème confinement de décembre, ses recettes auraient fondu de 95 %, et alors que la compagnie n'opère plus qu'un aller-retour par jour entre Londres et Paris et un

autre entre Londres, Bruxelles et Amsterdam, les trains seraient en moyenne vides à 80 %. Pour éviter la cessation de paiement, *Eurostar* aura besoin de liquidités supplémentaires d'ici la fin du printemps. Pour ce faire, l'opérateur demande à accéder aux mêmes prêts garantis que les compagnies aériennes, à bénéficier d'une réduction des redevances d'infrastructures (péages) et appelle à harmoniser les restrictions aux déplacements liées à la situation sanitaire entre les quatre pays qu'il dessert. Dans une lettre ouverte, *London First*, qui rassemble différentes entreprises londoniennes, a appelé dès le 17 janvier à un soutien public sans équivoque de la compagnie. Le ministre français des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, a assuré ce jeudi que l'Etat allait aider *Eurostar* et que des pourparlers avec le gouvernement britannique étaient en cours à ce sujet. La commission des transports de la Chambre des Communes, appelle également de ses vœux une « solution conjointe et sur mesure entre le Royaume-Uni et la France ».

***Transport for London* demande une nouvelle aide gouvernementale pluriannuelle de 15,8 Md£** – Dans un rapport soumis aux ministres et dévoilé ce vendredi 15 janvier, *Transport for London* (*TfL*) – l'autorité organisatrice en charge des transports à Londres, présidée par le maire travailliste Sadiq Khan – demande au gouvernement de nouveaux financement, pour compenser l'impact à long terme de la crise du Covid-19 sur ses revenus d'exploitation. *TfL* souhaite bénéficier d'une enveloppe de 3,1 Md£ pour l'année 2021, de 1,5 Md£ pour 2022 et de 1,6 Md£ par an sur la période allant de 2023 à 2030. Si *TfL* avait déjà obtenu des aides publiques d'un montant de 1,6 Md£ en mai, puis de 1,8 Md£ en novembre dernier, ce nouveau rapport fait valoir qu'un accord financier à plus long terme, similaire à ceux conclus avec *Network Rail* ou *Highways England* qui bénéficient de financements publics importants, contre l'atteinte de résultats chiffrés – lui permettrait non seulement d'assurer sa stabilité financière, mais également de contribuer activement aux trois objectifs du Gouvernement : « *build back better* », « *build back greener* » et « *levelling up* ». *TfL* souhaite bénéficier, en plus de cette aide, des 500 M£ de taxes sur les véhicules générées par les automobilistes de la ville (*Vehicle Excise Duty*), qui sont actuellement encaissées par le Gouvernement, sans quoi une taxe à l'entrée des véhicules non immatriculés dans le Grand Londres pourrait être mise en place. Une proposition qui nuirait, selon les conservateurs, aux commerces dans les banlieues de la ville.

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 et Margot BLOCH et relue Stanislas GODEFROY.