

BRÈVES SECTORIELLES Royaume-Uni

Une publication du SER de Londres
Du 25 mars au 5 avril 2024

Le chiffre de la semaine

LE CHIFFRE A RETENIR

-5,4 %

C'est la baisse des émissions territoriales de gaz à effet de serre observée au Royaume-Uni en 2023 (données provisoires).



Répartition des émissions de gaz à effet de serre du Royaume-Uni par secteur en 2023

Les émissions de gaz à effet de serre du Royaume-Uni ont baissé de -5,4 % en 2023

Le Department for Energy Security and Net Zero (DESNZ) a publié des [données provisoires](#) sur les émissions de GES en 2023 : les émissions territoriales de GES du Royaume-Uni ont baissé de 5,4 % en 2023 pour atteindre 384,2 MtCO_{2e}, soit une baisse de 52,7 % par rapport à 1990. Ces résultats s'expliquent par la moindre utilisation du gaz pour la production d'électricité (-19,6% vs 2022), une baisse de la consommation des bâtiments probablement due à la forte hausse des prix du gaz (-6,2% vs 2022) et une baisse des émissions de l'industrie principalement due à une moindre demande énergétique du secteur sidérurgique (-8% vs 2022).

Le gouvernement met en place de nouvelles aides pour les énergo-intensifs

Alors que le régime d'aide aux entreprises pour faire face à la hausse des prix de l'énergie en vigueur depuis le 1^{er} avril 2023 (*Energy Bill Relief Scheme*) s'est éteint le 31 mars 2024, le gouvernement a annoncé de nouvelles aides ciblées pour les entreprises énergo-intensives (*British Industry Supercharger*). 370 entreprises environ devraient bénéficier d'exonérations de taxe et d'une baisse des tarifs de réseaux, représentant une baisse de 24£ et 31£ par MWh sur leur facture d'électricité, pour un coût budgétaire de 320 M£ à 410 M£ sur l'année 2024-2025. Ces mesures devraient ramener le coût de l'énergie pour ces industriels britanniques à un niveau équivalent à celui payé par leurs concurrents européens.

Cleantech for UK a recensé 2,6 Md£ d'investissements dans les clean techs au Royaume-Uni en 2023

Dans son dernier [rapport](#), l'organisation *Cleantech for UK* a recensé 2,6 Md£ d'investissements en capital-risque dans le secteur des *clean techs* au Royaume-Uni en 2023. Ce volume d'investissement est en légère baisse par rapport à 2022 (3 Md£) mais reste comparable au niveau atteint en 2021, tandis que le nombre de transactions réalisées reste stable (253). Ces résultats sont d'autant plus remarquables que les investissements en capital-risque ont baissé dans le monde en 2023 dans un contexte macroéconomique difficile marqué par l'inflation et la hausse des taux d'intérêt. Parmi les investissements réalisés, l'énergéticien Octopus Energy se taille la part du lion avec 705 M£ levés, suivi par les 182 M£ levés par le fabricant de semi-conducteurs PragmatIC. Cleantech for UK note toutefois un manque d'investisseurs spécialisés dans le financement du passage du démonstrateur à l'industrialisation (série B) et recommande au gouvernement de concentrer ses efforts pour attirer des investisseurs sur ce segment.

Environnement

Les finances de Thames Water dans l'impasse

[Thames Water](#), la compagnie d'eau la plus importante du pays qui dessert notamment la ville de Londres, se trouve dans une impasse financière depuis l'annonce par son entreprise-mère Kemble de son incapacité à rembourser ou à refinancer un prêt de 190 M£ qui arrive à échéance le 30 avril 2024. Les actionnaires de Kemble avaient accepté le principe d'une augmentation de capital de 3,25 Md£ au cours des 5 prochaines années mais ils refusent pour l'heure réinjecter des liquidités tant que les discussions avec le régulateur Ofwat n'ont pas abouti : ils demandent qu'Ofwat approuve une hausse de la facture de leurs clients de 56 % en termes réels d'ici 2030 ainsi qu'un allègement des amendes pour pollution que l'entreprise ne manquera pas de recevoir dans les prochaines années du fait du manque d'entretien de ses infrastructures et des garanties sur la possibilité de recevoir des dividendes. L'entreprise dispose de liquidités suffisantes pour couvrir ses opérations au cours des 15 prochains mois mais elle reste lourdement endettée (18,3 Md£). Franck Petitgas, le conseiller « entreprises » du Premier ministre, mène les discussions pour trouver une issue favorable. Une nationalisation temporaire de la compagnie est pour l'instant exclue.

Industrie

Le chinois EVE Energy pourrait investir 1Md£ dans un nouveau projet de gigafactory à Coventry

Le chinois EVE Energy serait en discussions finales avec les autorités locales et le gouvernement en vue d'un investissement d'1Md£ dans une usine de batteries à Coventry. Il s'agirait d'une usine de 20GWh, qui aurait la possibilité d'être agrandie pour atteindre 60GWh de capacité (soit davantage que la gigafactory de Tata, dont la capacité sera de 40GWh). Si ce projet se concrétisait, le R-U se rapprocherait (ou atteindrait, si la capacité de l'usine était portée à 60GWh) des 100GWh de capacité de production de batteries, niveau nécessaire à son industrie automobile en 2030.

L'indice PMI indique un retour à la croissance du secteur manufacturier en mars

L'indice PMI pour le secteur manufacturier s'est établi à 50,3 au mois de mars 2024, après un score de 47,5 en février. L'indice n'avait pas dépassé le score de 50, indiquant une croissance de l'activité, depuis juillet 2022.

Transports

Le *Department for Transport* envisage de nouvelles exigences en matière d'adaptation au changement climatique pour les gestionnaires d'infrastructures

Le *Department for Transport* (DfT) a [ouvert](#) une consultation de deux mois sur un projet de stratégie d'adaptation des transports au changement climatique, qui présente la vision du gouvernement

pour « un réseau de transport adapté, flexible, fiable, sûr et réactif aux changements climatiques ».

Le projet présente une série de propositions visant à encourager les opérateurs d'infrastructures transport à renforcer leurs actions d'adaptation au changement climatique, soulignant que ce dernier entraîne « de plus en plus de coûts et de perturbations pour les opérateurs, les contribuables, les entreprises et les voyageurs ». Le DfT prévoit notamment d'obliger les gestionnaires d'infrastructures transport à identifier et à publier les risques climatiques auxquels ils sont exposés et à inclure l'adaptation à ces risques dans leurs stratégies internes dès 2026. D'ici à 2026, l'évaluation des risques serait améliorée dans l'ensemble du secteur des transports grâce à un appui du ministère en charge de l'Environnement. Le gouvernement prévoit également de réviser d'ici à 2025 sa propre approche d'évaluation des coûts du risque climatique pour le secteur des transports, dans l'objectif de mieux en tenir compte dans les financements et investissements publics accordés au secteur.

Les parlementaires appellent le gouvernement à

Infrastructures ferroviaires – L'exploitant du réseau ferroviaire britannique Network Rail a [publié](#), dans ce contexte, la version définitive de son plan d'investissements dans les infrastructures ferroviaires pour la période de 2024 à 2029. Network Rail prévoit de réaliser 45,4Md£ d'investissements sur la période (dans l'exploitation et la maintenance du réseau, la construction de nouvelles lignes et les travaux d'amélioration les plus significatifs étant couverts par d'autres financements). Ce montant est stable par rapport à la dernière période de financement, mais il prévoit désormais 2,8Md£ pour l'adaptation du réseau au changement climatique qui seront notamment alloués à la lutte contre les risques d'inondation.

revoir la *Jet Zero Strategy* pour accélérer la décarbonation du transport aérien

Les députés (MPs) de la commission d'audit environnemental [appellent](#) le gouvernement à améliorer son suivi des progrès réalisés par le secteur aérien par rapport aux objectifs de réduction des émissions fixés dans la stratégie *Jet Zero* du ministère des transports (qui prévoit l'atteinte du zéro émissions nettes pour le secteur en 2050). La commission parlementaire a ainsi demandé au gouvernement d'avancer à 2025 la première révision de la stratégie, prévue en 2027, « afin de déterminer si le secteur reste sur la bonne voie ». Selon la commission, « le gouvernement ne doit pas hésiter à prendre des mesures supplémentaires » si la révision fait apparaître un rythme de décarbonation insuffisant. Elle l'appelle d'ailleurs à présenter "sans plus tarder" une législation visant à inclure les émissions de l'aviation dans le sixième budget carbone du R-U (2033-2037).

L'université de Cranfield reçoit un financement de 69M£ pour le lancement d'un « hub » sur l'hydrogène dans l'aérien

L'université de Cranfield va [accueillir](#) le premier centre de recherche du R-U sur l'hydrogène, qui aura pour objet de « démontrer le potentiel de l'hydrogène comme carburant d'aviation », bénéficiant d'un financement de 69M£. Il s'agit du plus important financement jamais obtenu par un programme de recherche, avec 23M£ de fonds publics provenant du *Research Partnership Investment Fund* et 46 M£ supplémentaires provenant d'entreprises du secteur et d'institutions académiques. Le « hub », dénommé *Cranfield Hydrogen Integration Incubator* (CH2i), comprendra un centre de recherche sur l'intégration de l'hydrogène et deux bancs d'essai distincts pour soutenir les activités liées à l'hydrogène et à l'hydrogène liquide, d'une part, et sur les nouveaux systèmes de carburant, de stockage et de propulsion, d'autre part.

Virgin Atlantic s'attend à retrouver la rentabilité en 2024, après avoir réalisé un CA record en 2023

Virgin Atlantic a [publié](#) ses résultats pour l'année 2023, faisant apparaître un CA record de 3,1Md£ (+265M par rapport à 2022) pour une perte de 139M£ (contre une perte de 206M£ en 2022). Selon Virgin Atlantic, la progression du CA s'explique notamment par une forte demande de/vers les Caraïbes (portée notamment par une hausse de l'offre de vols vers la région) et par un fort remplissage des cabines Premium Economy et Affaires. La poursuite du remboursement des prêts d'un montant total d'1Md£ reçus pour faire face à la pandémie de Covid-19 a toutefois pesé sur la rentabilité du groupe en 2023, avec le niveau élevé des taux d'intérêt. Virgin Atlantic s'attend à un retour à la rentabilité en 2024 (après quatre années consécutives de pertes depuis 2020).

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