

ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

climat, énergie, environnement, transports, industries

SOMMAIRE

Fait marquant

- Vives tensions entre le Maire de Londres et le Gouvernement britannique

Energie et climat

- Un groupe de parlementaires conservateurs appelle le gouvernement à un engagement plus fort en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique
- Réponse du gouvernement suite au rapport annuel du *Committee on Climate Change* (CCC)
- Le gouvernement va maintenir le plafonnement du prix de certains types d'abonnements d'énergie jusqu'à au moins la fin de l'année 2021

Environnement

- *Woodland Trust* projette de planter 50 M d'arbres d'ici 2025
- Selon une étude, la pollution de l'air représenterait un coût de 1 294 £ par an pour chaque londonien
- La généralisation du télétravail cet hiver pourrait fortement augmenter les émissions d'oxyde d'azote (NOx)

Transports

- Introduction de tests de dépistage au départ de l'aéroport de Heathrow vers Hong-Kong
- Le propriétaire de *British Airways*, *IAG*, réduit de nouveau son offre de vols cette année
- La compagnie aérienne régionale *Flybe* pourrait reprendre ses activités l'année prochaine
- Nationalisation du réseau ferroviaire du Pays de Galles
- Un changement de nom de l'autorité responsable de l'exploitation du réseau routier anglais suscite la colère du Pays de Galles

FAIT MARQUANT

De vives tensions entre le Maire de Londres et le Gouvernement britannique, qui font suite à l'échec des négociations entre l'Etat et la ville de Manchester sur l'aide financière pour compenser un durcissement des restrictions d'activité liées à la croissance de l'épidémie de Covid – Dans un communiqué de presse paru aujourd'hui, le Maire de Londres, Sadiq Khan, se montre particulièrement critique à l'égard des exigences du gouvernement britannique relatives au réseau de transport du Grand Londres (« *Je suis terriblement déçu qu'au lieu de soutenir notre réseau de transport, qui aide des millions de londoniens à se rendre au travail, le gouvernement propose d'augmenter le coût de tous les déplacements* »). Le gouvernement a en effet annoncé que si Londres refusait ses conditions, il pourrait alors prendre le contrôle de l'AOT du Grand Londres (*Transport for London, TfL*) et refuser d'accorder à la ville des nouvelles compensations financières de moyen terme (« *nous pourrions nous saisir de pouvoirs nous permettant, si nécessaire, de diriger TfL* »). Londres a d'ores et déjà bénéficié d'un plan de sauvetage de TfL à hauteur de 1,6 Md£ pour 6 mois, et avait fait savoir qu'elle aspirait à obtenir 4,9 Md £ supplémentaires pour les 18 prochains mois. Au lieu de cela, le Ministre des transports britanniques a proposé un nouveau plan de sauvetage de 6 mois, baptisé « accord H2 » et a averti Sadiq Khan que le soutien du gouvernement prendrait « une toute autre tournure » s'il n'acceptait pas ce plan. Le Maire a annoncé qu'il n'accepterait pas le « triple coup dur » que voudrait imposer le Gouvernement, notamment i) l'élargissement du périmètre des péages urbains (15 £) aux couronnes nord et sud ; ii) l'augmentation des tarifs de transports en commun au-delà de l'inflation (RPI + 1%) et iii) l'augmentation de la taxe d'habitation en vue de financer les transports publics. Rappelant que la fréquentation du métro a diminué de 70 % par rapport à l'année dernière (et a diminué encore depuis l'annonce du passage de Londres au « stade 2 » du contrôle de l'épidémie), Sadiq Khan rejette les affirmations de Shaun Bailey, candidat conservateur aux élections municipales de l'année prochaine, selon lesquelles la « mauvaise gestion » de TfL par le maire est antérieure à la crise de la Covid-19 : « *sans recettes passagers, nous avons besoin de fonds publics pour maintenir nos niveaux de services (...) la seule raison pour laquelle TfL a besoin du soutien du gouvernement est la COVID-19* ».

CHIFFRE DE LA SEMAINE

37°C : il s'agit de la température maximale attendue à Londres l'été en 2050, soit un degré de plus par rapport à la température maximale attendue à l'été 2020

ENERGIE ET CLIMAT

Un groupe de parlementaires conservateurs appelle le gouvernement à un engagement plus fort dans la lutte contre le réchauffement climatique – dans une lettre non publique adressée au ministre de l'Economie, de l'Energie et de la Stratégie industrielle et Président de la COP 26 Alok Sharma, près d'une quarantaine de parlementaires (*backbenchers* n'ayant pas de fonctions officielles au sein du Gouvernement ou de l'opposition) appellent le Gouvernement à adopter de nouvelles cibles beaucoup plus ambitieuses de baisse d'émissions de CO2 en 2030 et pleinement alignées sur l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050. Ces parlementaires, membres du *Conservative Environment Network*, souhaitent que le gouvernement se saisisse de la publication en décembre du 6^{ème} budget carbone par le *Committee on Climate Change* (le CCC est un organe indépendant chargé de conseiller le gouvernement sur les sujets climatiques), qui fixera un plafond d'émissions de CO2 à atteindre entre 2033 et 2037, pour présenter une contribution nationale renforcée, comme le prévoit l'Accord de Paris sur le climat. Ils appellent également à faire de la lutte contre le changement climatique une priorité du nouveau ministère des Affaires Etrangères et du Développement (FCDO) et à l'intégrer au centre du prochain budget (*Comprehensive Spending Review*). Les parlementaires souhaitent aussi s'impliquer lors de la COP 26, soit directement, soit en créant un poste d'envoyé spécial parlementaire afin de pouvoir échanger avec les parlementaires étrangers. Ils souhaitent enfin que soit lancée une campagne de communication massive auprès du public sur le sujet du changement climatique d'ici à la COP 26.

Réponse du gouvernement suite au rapport annuel du *Committee on Climate Change* (CCC) – comme l'y oblige le *Climate Change Act 2008*, le gouvernement a publié le 16 octobre sa réponse au rapport annuel du CCC (paru en juin 2020) sur les progrès réalisés en matière de réduction des émissions de CO2. Il a notamment confirmé qu'il publierait au printemps 2021 une stratégie cadre (*Net Zero Strategy*) pour l'atteinte de la neutralité carbone. D'autres livres blancs et lois seront publiés dans les mois à venir (*Energy White Paper, Heat and Buildings Strategy, Transport Decarbonisation Plan, Environment Bill et Agriculture Bill*), qui définiront l'ossature de la politique de décarbonation du RU. Le Trésor britannique pourrait par ailleurs publier cet automne une revue intermédiaire qui présentera certains éléments clefs de la *Net Zero Strategy*. Comme le note le CCC à la suite de la réponse du gouvernement, certains progrès ont été réalisés avec le lancement en septembre du *Green Homes Grant*, qui doit permettre d'attribuer aux particuliers des subventions de 5 000 £ pour financer des travaux d'amélioration de l'efficacité énergétique de leurs logements. Le CCC a également salué le nouvel objectif du gouvernement visant à atteindre 40 GW de capacité éolienne maritime d'ici à 2030, contre 10 GW aujourd'hui. Le CCC reconnaît une meilleure prise en compte des transformations à réaliser pour atteindre la neutralité carbone et permettre une meilleure inclusion des citoyens dans le processus. Il relève également que certains progrès ont été réalisés en matière d'adaptation au changement climatique, notamment dans la prévention des inondations grâce à de nouvelles dotations budgétaires (5,2 Md£ seront alloués à la prévention des inondations à partir de 2021 pour 6 ans). Le CCC pointe toutefois des manques importants dans le plan de relance post-Covid, qui ne prendrait pas assez en compte les enjeux de résilience. Il appelle le gouvernement à passer aux actes à la suite des dernières annonces portant sur le renouveau industriel.

Le gouvernement va maintenir le plafonnement du prix de certains types d'abonnements d'énergie jusqu'à au moins la fin de l'année 2021 – [le plafond](#) mis en place début 2019 pour lutter contre certains tarifs variables, jugés abusifs, et qui devait prendre fin en décembre 2020, sera reconduit pour une année supplémentaire, soit jusqu'à fin 2021. Ce plafonnement devrait profiter à environ 15 M de foyers, qui pourraient économiser entre 75 £ et 100 £ par an selon leur type d'abonnement. Les fournisseurs d'énergie continuent de leur côté à appeler le gouvernement à supprimer ce plafond, qui rogne leurs marges.

[Woodland Trust](#) projette de planter 50 M d'arbres d'ici 2025 – l'organisme caritatif *Woodland Trust* a dévoilé un ambitieux programme visant à planter 50 M d'arbres d'ici 2025 (contre seulement 4 M en 2019) au RU, dans le but de lutter contre le changement climatique et contribuer à l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050. La campagne de plantation intitulée '*Big Climate Fightback*' consisterait à envoyer gratuitement dans un premier temps près de 600 000 arbres à certaines associations et communautés. La campagne vise aussi à lever des fonds auprès des particuliers et à faire pression auprès du gouvernement et des nations pour relever leurs ambitions dans le domaine. *Woodland Trust* a également lancé un fond d'urgence doté d'1 M£ pour accompagner les collectivités locales à travers tout le pays. Le *Committee on Climate Change* a indiqué dans ses précédents rapports que le RU aurait besoin de planter l'équivalent de 30 000 hectares par an pour atteindre ses objectifs de neutralité carbone d'ici à 2050, voire 50 000 hectares en cas de retard constatés dans d'autres secteurs. Le Premier ministre a évoqué en juin 2020 une cible de plantation de 75 000 acres de forêt (équivalent à 30 000 hectares) ou 50 M d'arbres par an d'ici 2025. Seulement 13 400 hectares d'arbres auraient été plantés entre mars 2018 et mars 2019 au RU.

Selon une étude, la pollution de l'air représenterait un coût de 1 294 £ par an pour chaque londonien – Commanditée par un consortium d'ONG regroupées dans l'Alliance européenne pour la santé publique (EPHA), l'étude, réalisée par le cabinet d'audit *CE Delft*, s'est basée sur les mesures de qualité de l'air de 432 villes en 2018, en prenant notamment en compte l'impact de trois polluants : particules fines, dioxyde d'azote (émis très majoritairement par le trafic routier et principalement par les véhicules diesels) et ozone. A chaque polluant ont été associés des coûts socio-économiques comme les frais médicaux pour traiter l'asthme et les bronchites, les hospitalisations pour les pathologies respiratoires, etc. Tous ces impacts sanitaires ont été « monétisés » à partir d'une grille d'évaluation qui prend en compte la création de richesse au niveau de chaque ville. Les résultats de l'étude montrent que les coûts totaux en valeur (11,4 Md£) sont plus importants à Londres que dans n'importe quelle autre ville européenne, tandis que les coûts par habitant (1 294 £) se situent juste au-dessus de la moyenne européenne (1 276 € par habitant). L'étude montre que les particules fines qui proviennent de différentes sources (transport, construction) contribueraient à hauteur de 85 % des coûts et le dioxyde d'azote à hauteur de 15 %.

La généralisation du télétravail cet hiver pourrait fortement augmenter les émissions d'oxyde d'azote (NOx) – selon [un rapport](#) du think tank *Energy & Climate intelligence unit*, la hausse attendue du télétravail cet hiver pourrait augmenter de 12 % les émissions d'oxyde d'azote en raison d'une plus grande utilisation des chaudières à gaz (qui représentent 80 % du parc de chaudières au RU) et des cuisinières et pourrait remettre en cause les progrès réalisés par la ville de Londres depuis 2 ans. Les émissions d'oxyde d'azote générées par les foyers comptent en temps normal pour près d'1/5 du total des émissions dans le Grand Londres. Le rapport ne traite toutefois pas des émissions de NOx dans le domaine des transports, qui pourraient baisser en raison d'une diminution du trafic, même si cette baisse pourrait être limitée en raison de la faible utilisation des transports en commun au profit de la voiture.

TRANSPORTS

Introduction de tests de dépistage au départ de l'aéroport de Heathrow vers Hong-Kong – Afin de faciliter les voyages vers des destinations pour lesquelles la preuve d'un résultat négatif est requise à l'arrivée (Hong-Kong par exemple), les passagers de *British Airways*, *Virgin Atlantic* et *Cathay Pacific* au départ des terminaux 2 et 5 d'Heathrow auront la possibilité de réaliser un test de dépistage (dit « *Lamp* », réalisé à partir de la salive du patient), en amont de l'embarquement. Le coût du test sera de 80 £ et les résultats seront disponibles au bout d'une heure. Le gouvernement britannique aurait entamé des négociations avec le gouvernement italien afin que celui-ci reconnaisse également ces tests (pour l'heure, l'Italie n'accepte que les tests PCR – les tests « *Lamp* » étant réputés moins fiables), sans succès à ce stade (Aussi, les passagers britanniques continuent d'être contraints de réaliser un test à l'arrivée en Italie afin d'éviter une mise en quarantaine). Dans le sens inverse, à l'arrivée sur le territoire britannique, la taskforce sur la reprise des déplacements internationaux devrait rendre ses conclusions au Premier ministre début novembre. Ce groupe de travail étudie les modalités pratiques qui permettraient de réduire la période de quarantaine au RU. S'exprimant le 20 octobre devant le secteur de l'aviation, le ministre des transports britannique a précisé que, sous réserve « des capacités de tests du secteur privé », un système de test réalisé 7 jours après l'arrivée sur le territoire britannique pourrait être mis en place dès le 1^{er} décembre, qui, en cas de résultat négatif, permettrait de réduire la durée de la quarantaine. En parallèle, les britanniques ont entamé des négociations avec leurs homologues américains (*US homeland security*) pour mettre en place des expérimentations spécifiques pour le couloir aérien Londres-New-York, dans le cadre desquelles des tests seraient réalisés avant le départ ou à l'arrivée.

Le propriétaire de *British Airways*, IAG, réduit de nouveau son offre de vols cette année - IAG, le propriétaire de *British Airways*, *Iberia* et *Aer Lingus*, a annoncé qu'il exploitera moins d'avions que prévu pour le reste de l'année 2020 en raison de l'effet de la Covid-19 sur la demande. Au total, *British Airways* ne devrait pas effectuer plus [de 30 % de ses vols habituels](#) par rapport à l'année dernière. IAG a également déclaré que ses recettes avaient chuté de 83 % au troisième trimestre et qu'il avait enregistré une perte de 1,3 Md€ pour la période juillet à septembre 2020 – tandis qu'à la même période l'année dernière, il avait dégagé un bénéfice de près d'1,4 Md€ sur cette même période. De son côté, la compagnie *EasyJet* a averti qu'elle devrait faire face à des pertes de plus de 800 M£ cette année - la première perte annuelle de son histoire - et qu'elle prévoyait de ne faire voler que 25 % de sa capacité habituelle en 2021. *Ryanair* a également annoncé des réductions importantes de son programme de vols d'hiver, réduit à 40 % de la capacité de l'année dernière.

La compagnie aérienne régionale *Flybe* pourrait reprendre ses activités l'année prochaine – Alors que de nombreux transporteurs aériens ont licencié jusqu'à un tiers de leur main-d'œuvre afin de face à la baisse considérable du trafic aérien, le nouvel actionnaire de *Flybe*, *Thyme Opco* (une société affiliée à *Cyrus Capital*), a annoncé vouloir [relancer les vols commerciaux](#) de la compagnie aérienne. Un accord aurait en effet été conclu entre les investisseurs et les administrateurs, ces derniers étant en relation avec l'autorité de l'aviation civile britannique (*Civil Aviation Agency, CAA*) afin de préparer la relance de *Flybe* au RU dès début 2021 (la *CAA* avait révoqué la licence d'exploitation aérienne de la compagnie en mars 2020, lors de sa faillite). En dehors de ses bureaux et de ses droits en matière de propriété intellectuelle, *Flybe* ne possède plus aucun actif et un porte-parole de *Thyme Opco* a précisé que la compagnie prévoyait de redémarrer « à une plus petite échelle qu'auparavant ». Avant sa liquidation – qui avait entraîné la suppression de 2 000 emplois –, *Flybe* était l'une des compagnies aériennes régionales les plus importantes d'Europe et transportait près de 8 M de passagers par an entre 81 aéroports du RU et d'Europe.

Nationalisation du réseau ferroviaire du Pays de Galles – Alors que *KeolisAmey* (*Keolis* est une filiale à 70 % de la *SNCF* et *Amey* est une société anciennement britannique, qui appartient désormais à l'espagnol *Ferrovial*) avait remporté en juin 2018 un contrat de 6 Md€ pour l'entretien, l'exploitation et la rénovation de l'ensemble du réseau ferroviaire du Pays de Galles pendant 15 ans, le gouvernement gallois a annoncé [reprendre la gestion des transports ferroviaires en régie](#) à partir de février 2021. L'exploitation quotidienne des services sera ainsi assurée par une société publique, *Transport for Wales Rail Ltd*, tandis que *KeolisAmey* conseillera l'AOT et le gouvernement gallois sur la modernisation des services, du matériel roulant et de la billetterie. *KeolisAmey* devrait par ailleurs continuer à être en charge de la gestion des infrastructures des lignes de la « *Core Valley* » (modernisation du métro du sud du Pays de Galles). Pour le ministre gallois de l'économie et des transports, Ken Skates, cette nationalisation est le résultat de la chute de la fréquentation des passagers et devrait permettre au gouvernement de « stabiliser le réseau ». En raison de l'épidémie de Covid-19, le risque financier associé à la concession ferroviaire galloise avait d'ores et déjà été transféré au gouvernement gallois dans le cadre d'un « accord d'urgence » de 65 M£ conclu en mai entre le concessionnaire et le concédant. Toutefois, les conservateurs gallois se sont interrogés sur le coût de la nationalisation pour les contribuables, tandis que *Plaid Cymru*, le parti nationaliste gallois, soutient en principe la nationalisation des chemins de fer mais a demandé à ce que le Parlement gallois soit préalablement consulté. Kevin Thomas, directeur général de *KeolisAmey Wales*, a déclaré « À la lumière de la Covid-19, nous reconnaissons la nécessité pour le gouvernement gallois de disposer d'un moyen durable pour atteindre ses objectifs ambitieux en matière de rail ». Les principaux syndicats ferroviaires soutiennent le projet du Gouvernement.

Un changement de nom de l'autorité responsable de l'exploitation du réseau routier anglais suscite la colère du Pays de Galles – *Highways England*, l'entreprise à capitaux publics responsable de la gestion des autoroutes et grands axes routiers en Angleterre pourrait changer de nom pour être baptisée « *National Highways* » (Autoroutes Nationales). Or, les transports étant une compétence dévolue, ce nom [provoque la colère](#) de *Plaid Cymru* (parti nationaliste gallois), qui rappelle que l'entretien des routes galloises relève de la compétence exclusive du gouvernement gallois et que *Highways England* n'a pas de mandat au Pays de Galles. Les travaillistes ont pour leur part dénoncé un « gaspillage de 7 M£ », ce changement de nom intervenant 5 ans après le précédent changement d'appellation : « en temps de crise nationale, cette annonce est déroutante et constitue un gaspillage des deniers des contribuables ». Le directeur général de *Highways England*, Jim Sullivan, a démissionné en août et un(e) successeur(e) est attendu(e) début 2021 pour mettre en œuvre la prochaine phase du programme public pluriannuel de construction de routes (27 Md£ sur 5 ans, de 2020 à 2025).



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 (climat, énergie, environnement), Pauline MAZURIER-NOLIN (industrie, transports) et relue par Stanislas GODEFROY (chef du pôle sectoriel)