

BRÈVES SECTORIELLES

Royaume-Uni

Une publication du SER de Londres
Semaines du 11 et 18 mai 2026

Fait marquant

Le roi Charles III présente le programme législatif de l'année à venir dans son King's Speech au Parlement

Dans son discours d'ouverture de la session parlementaire, le Roi Charles III a présenté le [programme législatif du gouvernement](#) pour les prochains mois. Parmi les lois annoncées dans le discours du roi, dont la matière est fournie par le gouvernement, plusieurs textes concerneront les secteurs de l'économie suivis dans cette veille :

- Le [Civil Aviation Bill](#) proposera une modernisation importante de l'espace aérien britannique, fortement attendue par les opérateurs dans le contexte d'agrandissement des aéroports londoniens.
- Le [Highways \(financing\) Bill](#) reformera le modèle de financement des autoroutes, qui évoluera vers un système de Regulated Asset Base (RAB) pour encourager l'investissement privé.
- Le [Northern Powerhouse Rail Bill](#) proposera 45 milliards de livres d'investissements ferroviaires dans le cadre de la politique de *levelling up* du gouvernement (rééquilibrage au profit du Nord de l'Angleterre).
- Le [Railways and passenger benefits bill](#) (déjà en cours d'examen lors de la session qui s'achève, mais qui se poursuivra) établit la nouvelle structure Great British Railways.
- Le [Clean Water bill](#) restructurera entièrement le secteur de l'eau en encadrant plus efficacement et avec plus d'exigences les gestionnaires de réseau.

- L'[Energy Security Bill](#) proposera des mesures pour renforcer la sécurité énergétique du pays et réduire les coûts de l'énergie pour le consommateur
- Le [Nuclear Regulation Bill](#) mettra en oeuvre les recommandations du rapport Fingleton pour accélérer le développement des projets d'énergie nucléaire.
- Le [Steel industry \(nationalisation\) Bill](#) permettra, suite à l'échec des négociations avec le groupe chinois Jingye sur le montant de la compensation à verser pour la cession de l'aciérie British Steel de Scunthorpe (mise sous tutelle par le gouvernement en avril 2025), la nationalisation de l'actif (voir plus loin la Brève dédiée).

En outre, le gouvernement britannique prévoit de déposer au Parlement un projet de loi-cadre [European Partnership Bill](#). Cette loi vise plus généralement à « renforcer les liens avec l'UE » et en pratique à établir un cadre juridique pour l'alignement dynamique. Elle devrait notamment prévoir de déléguer aux ministres le pouvoir de légiférer pour aligner le droit britannique sur celui de l'UE dans les domaines définis dans les futurs accords bilatéraux, à travers un certain nombre d'instruments de législation secondaire. Dans le document explicatif préparé par le gouvernement, il est précisé que la loi prévoira que : (i) la mise en oeuvre des engagements pris dans les cadres des futurs accords avec l'UE sera soumise à l'approbation du Parlement britannique avant transposition en droit interne ; (ii) la loi permettra, sous réserve d'accord du Parlement, d'étendre son champ d'application à de futurs secteurs qui pourront être par la suite soumis au-delà des secteurs des accords déjà en négociation avec l'UE (agroalimentaire, électricité, système d'échange des quotas d'émission).

Energie-climat

Le gouvernement britannique prend de nouvelles mesures pour atténuer les tensions sur les prix de l'énergie

Alors que la facture énergétique des ménages devrait augmenter de 13% à partir du 1er juillet selon [Cornwall Insights](#), la [Chancelière de l'Echiquier](#) a confirmé dans un discours au Parlement le maintien, jusqu'à la fin de l'année au moins, de la réduction de 5 pences sur les accises sur le carburant dans le cadre d'un discours plus large pour

répondre à la crise du pouvoir d'achat. Introduite à titre temporaire en 2022, cette mesure devait être abrogée en septembre.

Elle a également annoncé de nouvelles aides pour les ménages (hausse de 10p par mile du barème kilométrique pour le remboursement des frais professionnels ; gratuité du ramassage scolaire en Angleterre jusqu'en août) et les entreprises (exonération d'un an de la taxe annuelle sur les véhicules pour les poids lourds ; baisse d'un tiers des accises sur le diesel non-routier). Côté recettes, le gouvernement mettra fin à la possibilité laissée aux groupes pétroliers et gaziers de comptabiliser dans des filiales étrangères les profits réalisés dans leurs activités de trading au Royaume-Uni.

De nouvelles sanctions contre les produits énergétiques russes entrent en vigueur avec des dérogations temporaires pour le kérosène et le diesel

Le gouvernement a confirmé cette semaine l'entrée en vigueur de nouvelles sanctions sur les [produits pétroliers issus du raffinage de pétrole russe dans des pays tiers](#), annoncées en octobre dernier. Si elle entre en vigueur immédiatement pour certains produits (lubrifiants, paraffine, nafta), l'interdiction d'importer du kérosène et du diesel entrera en vigueur « dans les prochains mois » afin d'apaiser les tensions sur le marché énergétique britannique. Par ailleurs, le gouvernement a également retardé l'entrée en vigueur des sanctions sur les services de transport maritime de GNL russe jusqu'au 1er janvier 2027, qui avaient été annoncées en novembre dernier ; en revanche, l'importation de GNL russe reste interdite depuis 2023.

Le Climate Change Committee alerte sur l'absence de progrès dans l'adaptation au changement climatique du Royaume-Uni et change son approche

Le Climate Change Committee a présenté mercredi son rapport [A well-adapted UK](#), qui fait office de première partie de son rapport quinquennal sur les risques liés au dérèglement climatique.

Le CCC affirme dans son rapport que l'opinion britannique au sujet de l'adaptation au changement climatique « est inquiète, et à de bonnes raisons de l'être ». Face à l'absence constatée de progrès dans les actions du gouvernement pour adapter le pays, le rapport recommande pour la première fois des mesures spécifiques de

politiques publiques assorties d'objectifs chiffrés, pour un coût estimé à 11 Mds£ par an (financés par le gouvernement ou le privé).

67% des efforts se répartissent suivant 3 axes : le rafraîchissement qui représente 35 % des investissements à fournir, la protection face aux inondations qui en représente 21 %, et la préservation de l'approvisionnement de l'eau qui compte pour 11 %. Le CCC propose notamment d'équiper les hôpitaux, crèches et maisons de retraites de climatisations et de mettre en place un seuil de température acceptable pour les travailleurs ; de fournir des équipements anti-inondation et désimperméabiliser les sols ; ainsi que de mieux encadrer l'entretien des réseaux d'eau pour réparer les fuites.

Enfin, les 33 % restants des investissements seraient consacrés à la restauration des écosystèmes, le développement de pratiques agroécologiques, le partage du coût des événements climatiques et l'accès aux assurances, et enfin, la résilience des infrastructures.

Le projet de centrale nucléaire de Sizewell C présente plusieurs risques financiers, selon le NAO

Dans son dernier rapport, le [National Audit Office](#) alerte sur les risques financiers liés au projet de centrale nucléaire de Sizewell C, dont le coût est estimé à 38 Md£. Si le DESNZ affirme que le projet permettra de réduire les coûts de l'ensemble du système électrique et que le modèle de financement du projet réduit les risques, le NAO estime que la réussite du projet repose sur un certain nombre d'hypothèses fortes qui restent à vérifier. En particulier, aucun projet de centrale nucléaire de cette envergure n'a été livré dans les délais et sans surcoût jusqu'à présent, tandis que le plafonnement de l'investissement du gouvernement et la présence d'investisseurs minoritaires ne sont pas une garantie infaillible d'une bonne gouvernance du projet.

Industrie

Le Premier ministre annonce la nationalisation de British Steel

Le Premier ministre Keir Starmer a annoncé dans un discours prononcé le 11 mai et confirmé dans le *King's Speech* du 13 mai la nationalisation de l'aciérie de British Steel à Scunthorpe.

L'Etat était intervenu en avril 2025 pour éviter la fermeture du dernier site de production d'acier primaire au Royaume-Uni, dont le propriétaire chinois Jingye avait programmé l'arrêt à la suite de pertes importantes (700 000£/jour). La mise sous tutelle autorisée par le Parlement dans le *Steel Industry (Special Measures) Act* n'impliquait cependant pas la nationalisation de l'aciérie, qui restait propriété de Jingye. Selon le [Financial Times](#), Jingye avait réclamé une indemnisation d'environ 1 Md£, tandis que Londres aurait proposé des montants de l'ordre de dizaines de millions de livres.

Un an plus tard, le gouvernement britannique a estimé qu'aucun accord commercial acceptable n'avait pu être trouvé avec Jingye. L'Etat a déjà engagé près de 400 M£ pour maintenir l'activité déficitaire de British Steel, et ne peut pas décider librement d'une vente ni de la conversion des hauts fourneaux vers des fours électriques à arc sans acquisition de l'actif.

Le ministre de l'industrie, Chris McDonald, a présenté la législation comme une étape nécessaire pour sécuriser l'avenir du site et moderniser la filière. Après l'adoption de la loi, qui devrait être présentée prochainement au Parlement, la proposition de nationalisation devra subir un test d'intérêt général et une évaluation indépendante en vue d'éventuelles indemnités.

Le gouvernement chinois a réagi en demandant au Royaume-Uni de renoncer à des « mesures administratives coercitives » à l'encontre de Jingye. Pékin a indiqué qu'il prendrait des « mesures fermes » pour défendre les intérêts de ses entreprises.

Le gouvernement annonce 470 M£ pour soutenir les secteurs des céramiques et de la chimie

Dans un [communiqué](#) du 22 mai, le Department for Business and Trade et le Trésor britannique ont annoncé une aide de 120 M£ pour le secteur des céramiques et de 350 M£ pour l'industrie chimique pour faire face à la situation actuelle de hausse des coûts énergétiques.

Pour le secteur de la chimie, le [Critical Chemicals Resilience Fund](#) vise à renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement en produits critiques, en soutenant les producteurs « les plus stratégiques », et à protéger les emplois qualifiés d'un secteur historique, affecté par la hausse des prix de l'énergie depuis la guerre en Ukraine. Le gouvernement précise que les modalités de

déploiement de l'aide sont en train d'être définies avec le soutien d'experts et de représentants de l'industrie.

Les objectifs de l'aide au secteur céramique incluent également une meilleure résilience de l'approvisionnement stratégique (les céramiques étant notamment essentielles pour la défense) et le maintien des emplois du secteur. Le communiqué mentionne aussi des ambitions en matière d'efficacité énergétique, de décarbonation et de compétitivité. L'ouverture des candidatures à cette aide est prévue pour l'été.

Transport

Le gouvernement présente le nouveau calendrier du projet HS2 et confirme son coût dépassant les 100 Md£

La ministre des Transports Heidi Alexander a présenté au Parlement le 19 mai un [rapport](#) biannuel sur le projet de ligne à grande vitesse HS2. Ce dernier, effectué à l'issue d'une revue stratégique, dresse un constat sévère sur l'état du programme, tout en réaffirmant la volonté du gouvernement de mener le chantier à son terme.

Le coût total estimé de HS2 est désormais compris entre 87,7 et 102,7 Md£ (prix 2025), contre une estimation initiale de 35 à 45 Md£ en prix 2019. Le gouvernement explique cette hausse par des erreurs de planification, des retards, une mauvaise gestion des contrats et l'impact de l'inflation récente.

Le calendrier a également été fortement repoussé. La première mise en service entre Old Oak Common, à l'ouest de Londres, et Birmingham Curzon Street est désormais attendue entre 2036 et 2039. L'ouverture complète jusqu'à Euston et Handsacre Junction pourrait intervenir entre 2040 et 2043. Selon le rapport, les travaux de génie civil accusent déjà au moins quatre ans de retard.

Pour réduire les coûts, le gouvernement a accepté de limiter la vitesse maximale des trains de 360 à 320 km/h, soit un niveau comparable aux lignes européennes existantes. Cette décision pourrait permettre d'économiser entre 1 et 2,5 Md£ et de simplifier la phase de tests. Le temps de trajet Londres-Birmingham n'augmenterait que d'environ trois minutes.

Le rapport insiste aussi sur la réorganisation de HS2 Ltd : réduction des effectifs administratifs, renforcement des contrôles financiers et

amélioration de la gouvernance après plusieurs audits critiques. Le [FT](#) a révélé que le gouvernement avait récemment étudié l'option de l'abandon total du projet, pour lequel 40 Md£ de fonds publics ont déjà été dépensés, avant de conclure qu'il serait presque aussi cher de démanteler le chantier que de le terminer.

Le port de Belfast présente un plan d'investissement de 1,3 Md£

Le port de Belfast, capitale de l'Irlande du Nord, a annoncé un [plan d'investissement de 1,3 Md£](#) pour développer ses activités de fret, de croisière et de services au secteur de l'éolien en mer. Le port estime pouvoir profiter, à l'horizon 2040, des limites de capacité du port de Dublin pour devenir le premier port de la façade est irlandaise et le principal hub pour le commerce en mer d'Irlande.

Belfast Harbour prévoit la construction de nouveaux quais en eau profonde et de terminaux cargo, autour d'un site industriel qui accueille déjà l'aéroport de Belfast City et des sites de Harland & Wolff, Boeing et Airbus. Le projet comprend également un volet immobilier majeur qui pourrait donner lieu à 750 M£ d'opérations supplémentaires.

Le port de Belfast connaît un dynamisme unique parmi les ports du Royaume-Uni, et n'a pas subi d'impact matériel du Brexit ni des droits de douane américains. Il a enregistré un record de 625 000 unités de fret routier de type roll-on/roll-off en 2025, et les prévisions du cabinet Haskoning anticipent une hausse du trafic de 24 à 50 millions de tonnes d'ici 2050.

Une réforme du cadre législatif encadrant l'endettement du port, aujourd'hui intégré dans le budget du ministère des Infrastructures nord-irlandais, serait cependant nécessaire à la réalisation du programme d'investissement.

Logement

Le Renters' Rights Act, réforme majeure du droit du logement locatif, entre en vigueur.

Le [Renters' Rights Act](#), une loi promulguée le 27 octobre 2025, est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2026. Ce texte constitue un renforcement majeur de la protection des locataires du parc privé (4,7M de ménage, soit 19% des ménages).

La mesure la plus emblématique concerne l'abolition des possibilités d'éviction sans faute des locataires, auparavant possibles au titre de la Section 21 du Housing Act de 1988. Plus largement, les règles pouvant permettre l'expulsion des locataires sont modernisées et affermies.

La nature et la durée des baux est aussi réformée : les baux à durée déterminée (fixed term tenancies, souvent d'une durée d'un an) sont supprimés et laisseront place à des baux à durée indéterminée (*assured periodic tenancies*, aussi qualifiés de rolling tenancies), qui pourront être rompus à l'initiative du locataire avec un préavis de deux mois, ce qui accorde plus de flexibilité et de sécurité aux locataires.

La fixation des loyers est également davantage encadrée : les augmentations de loyer ne pourront avoir lieu qu'une fois par an, et devront être notifiées deux mois à l'avance. Le paiement d'une part importante (plus d'un mois) du loyer en avance est également désormais interdit.

Enfin, l'arsenal de protection contre les discriminations à l'encontre des locataires ayant des enfants, des animaux de compagnie ou bénéficiant des minimas sociaux est renforcé.

Ces nouvelles règles s'appliquent à l'ensemble des contrats en cours : pour les contrats ayant débuté avant le 1er mai 2026, les propriétaires devront obligatoirement transmettre à leurs locataires un document explicatif sur les nouvelles règles d'ici au 31 mai 2026, et les baux reposant sur un accord verbal devront être transcrits par écrit.

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, Adam Galametz (Transports, Industrie), Martin Meilland, Jérémy Mast (Energie, Environnement, Climat), revue par Karine Maillard

Abonnez-vous : londres@dgtresor.gouv.fr