



ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

Climat, énergie, environnement, industrie, transport

SOMMAIRE

Fait Marquant

- Le programme *Green Homes Grant* (GHG) est loin de tenir ses promesses

Climat & énergie

- Le *County Council* de Cumbria suspend provisoirement le lancement du projet de mine de charbon
- L'agence de crédit à l'export britannique *UKEF* continue d'étudier des dossiers d'entreprises impliquées dans les énergies fossiles
- Le port de Nigg sélectionné comme base logistique pour le projet éolien maritime *Seagreen*
- Les investisseurs appelés à se prononcer à l'occasion du lancement par le *Crown Estate* du 4^{ème} tour d'enchères dans le secteur de l'éolien maritime

Environnement

- L'adoption d'un régime flexitarien permettrait de sauver 100 000 vies chaque année au RU

Industrie

- Le secteur manufacturier accélère l'adoption des technologies numériques depuis la pandémie

Transport

- Les transporteurs routiers dénoncent les conséquences négatives du Brexit sur les exportations britanniques
- L'appel à candidatures pour la création de 10 ports francs recueille plus de 30 candidatures
- *Transport for London* alerte sur les risques pour la pérennité de son financement
- Le Pays de Galles nationalise ses lignes de train

FAIT MARQUANT

Le programme *Green Homes Grant (GHG)* est loin de tenir ses promesses – lancé en septembre 2020, [le GHG](#) qui est doté de 2 Md£ dont 1,5 Md£ pour la rénovation énergétique des logements et 500 M£ destinés à certains programmes de rénovation énergétique menés par les autorités locales, offre aux particuliers des bons allant jusqu'à 5 000 £, voire 10 000 £ pour les plus défavorisés, afin de rénover leurs logements. Seulement 20 000 bons (*vouchers*) auraient été attribués et 71,3 M£ décaissés depuis son lancement, très loin de l'objectif de 600 000 bons souhaité par le Gouvernement d'ici à mars 2022, date de la fin du programme. Philip Dunne, le Président de la commission parlementaire [Environment Audit Committee](#) qui a lancé une enquête en ligne en novembre 2020 auprès de particuliers ayant déjà bénéficié du programme, a indiqué que l'attribution des bons se faisait « *à pas de tortue et que si le programme apparaissait nécessaire pour améliorer l'efficacité énergétique des logements, il devra être remanié et étendu pour être à la hauteur de ses ambitions* ». Les particuliers et installateurs chargés des travaux se sont plaints du délai d'attente pour recevoir les bons, qui conditionnent le lancement effectif des travaux. Certains experts mettent en avant le manque d'installateurs accrédités (seulement 1 300) et un processus de demande complexe pour les particuliers. M. Dunne appelle ainsi le Gouvernement à éliminer toute bureaucratie inutile et à mettre en place un meilleur accompagnement des installateurs accrédités dans le déploiement du programme. Interpellé par *l'Environment Audit Committee*, le secrétaire d'Etat en charge de ce dossier, Lord Callanan a reconnu ces difficultés tout en indiquant que les règles d'attribution des *vouchers* répondaient à des critères précis nécessaires pour s'assurer d'un travail de qualité et éviter d'éventuels abus. La capacité du Gouvernement à respecter son objectif d'installer 600 000 pompes à chaleur par an à partir de 2028 suscite également des doutes en raison notamment du manque d'installateurs agréés.

CHIFFRE DE LA SEMAINE

10 M£ : Il s'agit de la dotation du nouveau [fonds](#) piloté par le ministère de l'Environnement (DEFRA) destiné à financer des projets visant à la défense de l'environnement et attirer des investissements privés

CLIMAT & ENERGIE

Le *County Council* de Cumbria suspend provisoirement le lancement du projet de mine de charbon – alors que la pression continue de grandir autour du projet d'ouverture d'une mine de charbon (cf. veilles précédentes) dans le nord de l'Angleterre, le *County Council* de Cumbria a indiqué, après avoir dans un premier temps autorisé l'ouverture de cette mine, qu'il allait reconsidérer cette autorisation au regard des vives inquiétudes relatives au respect des engagements climatiques du RU en amont de la COP 26 ainsi que des cibles de réductions de CO2 prévues dans le cadre des budgets carbone. Si l'ouverture de la mine été soutenue par une part importante de la population locale en raison des créations d'emplois qu'elle pourrait générer, le projet a fait l'objet ces derniers jours d'interventions croissantes venant de tous bords, y compris des rangs conservateurs, appelant à l'arrêt du projet. Il n'est toutefois pas garanti que le *County Council*, qui pourrait se prononcer le 19 février, revienne sur sa décision.

L'agence de crédit à l'export britannique *UKEF* continue d'étudier des dossiers d'entreprises impliquées dans les énergies fossiles – Malgré l'annonce par le Premier ministre britannique le 12 décembre 2020 du lancement d'une [consultation publique](#) visant à l'arrêt quasi général de tout soutien financier public direct pour les projets à énergie fossile à l'étranger, l'agence britannique de crédit à l'export (*UKEF*) continue d'étudier des dossiers d'entreprises impliquées dans les énergies fossiles. Interrogé le 25 janvier, le ministre du commerce international [Graham Stuart](#) a indiqué que dix projets étaient en cours d'examen et que douze autres avaient été déposés. Selon un rapport de

journalistes de [SourceMaterial](#) et alors que *UKEF* ne communique ni sur la nature des projets ni sur leurs montants, ces derniers pourraient notamment concerner la construction d'une centrale électrique à gaz en Irak, des forages pétroliers *offshores* (*floating production storage and offloading*) au Brésil, un gazoduc au Turkménistan et un pipeline en Ouganda. D'autres projets pourraient également être soutenus par *UKEF* en Algérie, en Azerbaïdjan, au Canada, en Chine, en Egypte, en Italie, en Malaisie, en Thaïlande, en Turquie et au RU. [Un sondage](#) réalisé le 9 février par le think tank libéral Bright Blue montre que plus de la moitié des exportateurs britanniques, sur les 750 interrogés, seraient en faveur d'un arrêt de tout soutien de *UKEF* à des projets carbonés dans les cinq ans à venir. A la suite de la consultation publique qui a pris fin le 8 février, le Gouvernement doit publier une synthèse des contributions et y apporter une réponse formelle. La date d'arrêt de la garantie de *UKEF* pour les projets carbonés (mars 2021 au plus tôt, début 2022 au plus tard) pourrait avoir un fort impact sur le nombre de projets soutenus *in fine*.

Le port de Nigg sélectionné comme base logistique pour le projet éolien maritime *Seagreen* – Le groupe *Global Energy Group*, qui fournit différents services de soutien au secteur de l'énergie, a choisi le port de Nigg pour recevoir et stocker 114 fondations d'éoliennes en vue de leur déploiement dans le projet maritime éolien *Seagreen* (588 MW de capacité pour un coût de 3 Md£) développé par *Total* et *SSE Renewables* au large de l'Ecosse. Le port, qui dispose de 900 mètres de quai en eau profonde et de grandes installations de construction, a déjà servi pour le développement du parc éolien *offshore* *Beatrice*. Le projet *Seagreen* devrait permettre de créer 48 nouveaux emplois dans le port, en plus des 93 existants. L'entreprise *SSE* s'est également engagée à construire une base d'exploitation et de maintenance dans le port de Montrose, qui créera jusqu'à 120 emplois.

Les investisseurs appelés à se prononcer à l'occasion du lancement par le *Crown Estate* du 4^{ème} tour d'enchères dans le secteur de l'éolien maritime – le quatrième tour d'enchères, le 1^{er} depuis 10 ans lancé par le *Crown Estate*, qui gère une partie du domaine public et attribue notamment des baux pour l'exploitation de fonds marins en Angleterre et Pays de Galles, a attiré de nombreux investisseurs spécialisés dans l'éolien maritime. Certaines compagnies pétrolières dont *Shell*, *BP* et *Total* auraient notamment fait monter les enchères afin de prendre pied sur le plus grand marché éolien maritime mondial, selon certains observateurs. Une fois que les projets sont opérationnels, les entreprises paient un loyer annuel de 2 % de leur chiffre d'affaires au *Crown Estate*. Ces revenus sont versés intégralement au Trésor britannique qui en redistribue ensuite 25 % à la Couronne. Le 4^{ème} tour d'enchères du *Crown Estate* porte sur l'attribution d'une capacité de 7 GW, permettant d'alimenter en électricité six millions de foyers. Le Gouvernement s'est engagé à produire 40 GW d'électricité d'origine éolienne maritime d'ici 2030 au RU, alors qu'un peu plus de 10 GW sont opérationnels aujourd'hui.

ENVIRONNEMENT

L'adoption d'un régime flexitarien permettrait de sauver 100 000 vies chaque année au RU – selon la revue scientifique britannique *The Lancet*, l'adoption d'un régime flexitarien largement basé sur la consommation de fruits et légumes, associé à une baisse de 90 % de consommation de viande rouge, permettrait de sauver 100 000 vies chaque année au RU en raison d'une nette amélioration de l'état de santé de la population. Une plus grande pratique de la marche et du vélo permettrait d'éviter 21 000 décès prématurés comme le montre l'étude parue dans [The Lancet Planetary Earth](#), dont l'objet était d'examiner les effets pour la santé d'activités plus respectueuses de l'environnement et en phase avec les objectifs de réduction de CO2 contenus dans l'Accord de Paris. L'alimentation aurait l'impact le plus important dans les neuf pays étudiés, particulièrement au Brésil, en Chine, en Allemagne et aux États-Unis. Le Gouvernement britannique a annoncé en 2020 un investissement de 2 Md£ dans les infrastructures pour la marche et le vélo, destiné à réduire l'utilisation des transports publics pendant la pandémie de Covid-19. Dans le cadre d'un scénario plus ambitieux, où les trois quarts de la

population britannique se déplaceraient à pied ou à vélo, près de 40 000 décès prématurés pourraient être évités chaque année au RU.

INDUSTRIE

Le secteur manufacturier accélère l'adoption des technologies numériques depuis la pandémie

– Plus des deux tiers des entreprises manufacturières (67 %) auraient accéléré l'adoption des technologies numériques à la suite de la pandémie de Covid-19, selon un [nouveau rapport](#) publié ce mardi par *The Manufacturer* et *IBM*. La majorité des entreprises du secteur reconnaît la forte corrélation entre l'utilisation d'outils numériques et l'augmentation de leur productivité, de leur efficacité et de leur résilience. Les technologies numériques mises en œuvre par ces entreprises – ou dans lesquelles elles souhaiteraient s'engager – relèvent principalement de la cybersécurité, de l'analyse de données et de la fourniture de services informatiques via internet (*cloud computing*). Afin d'accélérer l'adoption des technologies numériques, les fabricants affirment qu'ils ont besoin d'un plus grand soutien dans trois domaines : l'analyse de la rentabilité et des avantages de ces technologies et l'amélioration des compétences de leur main-d'œuvre.

TRANSPORT

Les transporteurs routiers dénoncent les conséquences négatives du Brexit sur les exportations britanniques

– Selon un [sondage](#) de l'Association des transporteurs routiers (*Road Haulage Association, RHA*) les exportations depuis les ports britanniques vers l'UE auraient chuté de 68 % en janvier par rapport à la même période l'an passé. En outre, une [enquête](#) menée par la Chambre de commerce britannique (*British Chambers of Commerce, BCC*) auprès de 470 sociétés révèle que 49 % des exportateurs basés au RU auraient souffert de problèmes liés à la mise en œuvre de l'accord commercial avec l'UE depuis le début de l'année. Le directeur général de la *RHA*, Richard Burnett, aurait rappelé dans un [courrier](#) daté du 1^{er} février adressé au Ministre d'État au *Cabinet Office*, Michael Gove, que l'association avait alerté à plusieurs reprises sur les difficultés rencontrées pour le transport de marchandises et demandé des mesures pour les atténuer, mais que ses demandes avaient été largement ignorées. L'association aurait notamment souligné tout au long de l'année dernière qu'il était urgent d'augmenter le nombre d'agents de douane – environ 10 000 actuellement, soit 1/5^{ème} de ce qui serait nécessaire, selon la *RHA* – pour aider les entreprises à faire face aux nouvelles formalités administratives découlant de l'accord commercial entre le RU et l'UE.

L'appel à candidatures pour la création de 10 ports francs recueille plus de 30 candidatures

– L'[appel à candidatures](#) lancé en novembre dernier par le Gouvernement britannique pour créer dix ports francs en 2021 s'est achevé [ce vendredi 5 février](#). 33 candidatures – de ports mais également d'aéroports – auraient été reçues, dont 17 pour l'Angleterre, 8 pour l'Ecosse, 4 pour le Pays de Galles et 4 pour l'Irlande du Nord. Le nombre limité de ports francs et la répartition géographique des candidats laissent présager d'intenses concurrences locales. Ces zones économiques devraient bénéficier d'avantages douaniers et fiscaux et de facilités en matière de contributions sociales et d'aménagement. Le Gouvernement, qui les avait présentées comme l'un des avantages de la sortie du RU de l'UE, attend des futurs ports francs des retombées positives en termes de croissance, d'emploi, de rayonnement international (*Global Britain*) et d'aménagement du territoire, notamment au profit de villes portuaires ayant décliné avec la désindustrialisation du pays (objectif de *levelling up*). Les ports retenus seront connus au printemps.

Transport for London alerte sur les risques pour la pérennité de son financement – Andy Byford, le Commissaire de *Transport for London (TfL)*, [a alerté](#) sur le fait que, sans changement radical dans le mode de financement du réseau de transport de Londres, l'augmentation des prix des billets de métro et de bus deviendrait « quasiment insupportable » et qu'elle serait en outre « autodestructrice », car elle pousserait les passagers à utiliser leur voiture plutôt que les transports en commun. A partir du 1^{er} mars, les tarifs devraient augmenter de 2,6 %, ce qui coûterait 60 M£ supplémentaires par an aux voyageurs. M. Byford a déclaré que *TfL* dépendait actuellement des passagers pour 72 % de ses revenus, un système qu'il a qualifié de « fou ». Son alerte fait écho à la [lettre](#) adressée conjointement par le maire Sadiq Khan et les dirigeants de tous les groupes politiques de l'Assemblée de Londres – organe de l'Autorité du Grand Londres – au Ministre des transports Grant Shapps, dans laquelle ils demandent que *TfL* puisse bénéficier des 500 M£ de recette de la taxe sur les véhicules des habitants de la ville (*Vehicle Excise Duty*). Actuellement, le produit de cette taxe est encaissé par le Gouvernement et affecté au financement des routes. Ils insistent sur le fait que l'impact de la pandémie sur le financement de *TfL* rend la question de l'affectation de cette recette « extrêmement urgente ».

Le Pays de Galles nationalise ses lignes de train– La majorité des services ferroviaires au Pays de Galles est à nouveau assurée par la puissance publique depuis que le Gouvernement gallois a repris l'exploitation de la concession ferroviaire (*franchise*) de *Wales and Borders* [le 7 février](#). Cette concession, qui comprend à la fois les services ferroviaires du Pays de Galles et de certaines régions et comtés anglais limitrophes, sera désormais exploitée par un nouvel opérateur public, *Transport for Wales Rail Ltd*. [En octobre dernier](#), le gouvernement gallois avait annoncé sa volonté de nationaliser ces services ferroviaires dans le contexte de la pandémie de Covid-19. Depuis 2018, l'exploitation du service ferroviaire *Wales and Borders* était assurée par une co-entreprise entre *Keolis*, filiale de transports urbains de la SNCF, et le groupe britannique *Amey*. *KeolisAmey* continuera d'assurer [certains services](#) dans le cadre de son contrat actuel et sera associé à [Transport for Wales \(TfL\)](#) pour améliorer l'expérience des voyageurs à travers la conception et la fourniture de services innovants (billetterie intégrée, etc).



Copyright – tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du service économique régional de Londres (adresser les demandes à : londres@dgtrésor.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 par Stanislas GODEFROY.