



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale du Trésor



VEILLE CLIMAT, ENERGIE, ENVIRONNEMENT, INDUSTRIE, TRANSPORT

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE LONDRES

N° 9 – 5 mars 2021

Sommaire

Fait Marquant

- Le Premier ministre devrait proposer une réduction de la taxe sur les passagers aériens

Climat & Energie

- Un rapport parlementaire juge flous les objectifs de la présidence britannique en vue de la COP 26
- Deux anciennes ministres appellent à la parité au sein des équipes de négociation en vue de la COP 26
- La CBI appelle à une politique fiscale plus ciblée et plus lisible pour accompagner la transition bas carbone
- Deux ports du nord-est de l'Angleterre vont recevoir 95 M£ pour accroître leurs capacités dans le domaine de l'éolien maritime

Environnement

- Le Gouvernement décide *in fine* de se saisir du projet d'ouverture de la mine de charbon dans le nord de l'Angleterre
- Le ministère en charge de l'environnement (*Defra*) lance une consultation en vue de l'adoption de nouveaux principes environnementaux
- Le *Defra* dévoile le programme pilote de subventions pour les agriculteurs liées à des mesures de préservation de l'environnement

Industrie

- Ford reprend le contrôle d'une usine près de Liverpool
- Les entreprises britanniques du secteur manufacturier perdent des revenus et des marchés depuis le Brexit

Transport


- Le Gouvernement lance un concours de R&D de 20 M£ pour soutenir l'innovation dans les véhicules électriques

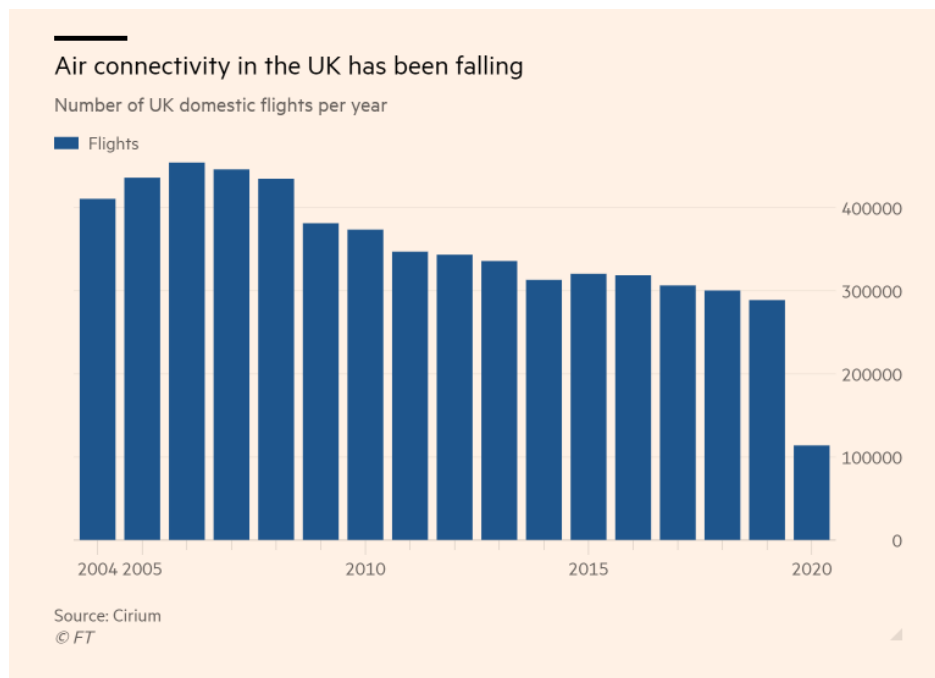
- ⚡ Le Gouvernement financera des projets à hauteur de 20 M£ pour améliorer la connectivité du RU
- ⚡ La transition vers les véhicules électriques ne doit pas marginaliser les citoyens à faibles revenus

Fait marquant

Le Premier ministre devrait proposer une réduction de la taxe sur les passagers aériens

Le Premier ministre Boris Johnson devrait proposer une réduction de la [taxe sur les passagers aériens](#) (*Air Passenger Duty, APD*) pour les vols intérieurs au Royaume-Uni afin de renforcer la connectivité du pays. L'APD est une taxe prélevée sur chaque passager des vols au départ du RU. Elle vise notamment à inciter les passagers à emprunter des moyens de transport moins émetteurs en CO2 et est fixée en fonction de la classe de voyage et de la distance parcourue. Son montant minimum est de 13 £ par passager au départ des aéroports britanniques. Les compagnies aériennes régionales sont particulièrement affectées par cette taxe, puisqu'un vol aller-retour entre Cardiff et Manchester est par exemple taxé à hauteur de 26 £, tandis qu'un vol international aller-retour du Royaume-Uni à Moscou ne l'est qu'à hauteur de 13 £. Cette recommandation s'inscrit dans le cadre d'un examen plus large de la connectivité au Royaume-Uni ([Union Connectivity Review](#)), réalisé par Sir Peter Hendy, Président de *Network Rail* (voir infra). Elle fera l'objet d'une consultation publique et ne sera donc probablement pas introduite avant l'année prochaine. Deux options sont envisagées : une réduction de moitié de la taxe actuelle pour les vols intérieurs ou une exemption pour les vols de retour. Si l'annonce a été bien accueillie par le secteur de l'aviation, qui regrettait le [manque d'aides](#) publiques, plusieurs [associations de défense de l'environnement](#) ont déclaré que cette nouvelle mesure était « absurde » et « inconcevable » face aux défis du changement climatique et à l'ambition d'atteindre la neutralité carbone à horizon 2050.

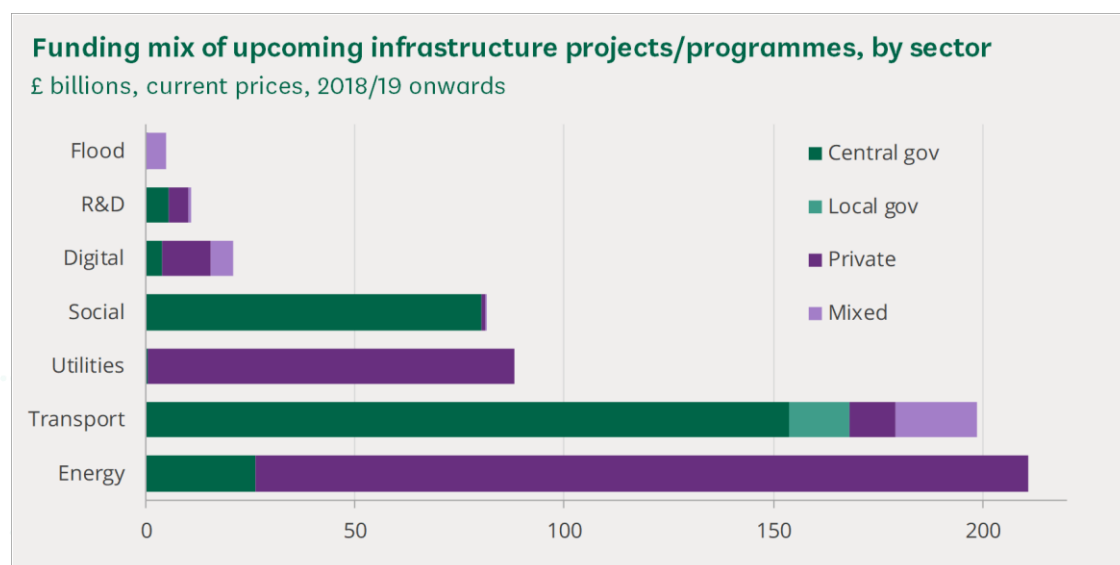




Graphique de la semaine

Composition du financement des futurs projets/programmes d'infrastructure, par secteur

Source : House of Commons Library



Climat & Energie

Un rapport parlementaire juge flous les objectifs de la présidence britannique en vue de la COP 26

La commission parlementaire chargée de contrôler l'action du ministère de l'Economie et de l'Energie (BEIS) a publié le 5 mars [un rapport intermédiaire](#) dans lequel elle appelle le Gouvernement à préciser ses objectifs et à définir ce que serait un succès lors de la COP 26 prévue à Glasgow en novembre prochain. La commission appelle le Gouvernement à s'assurer que l'équipe de négociation britannique (COP 26 Unit) dispose des moyens nécessaires pour mener à bien sa mission, en lien avec le réseau diplomatique britannique qu'elle invite à mobiliser davantage. Le Gouvernement, dans le cadre des échanges qu'il a eus avec la commission, a confirmé qu'il travaillait sur la tenue de la COP en présentiel mais qu'il considérerait également différentes options, dans un format plus restreint, en fonction de l'évolution de la situation épidémique. Il a également confirmé qu'il légifèrerait d'ici à l'été pour inscrire dans la loi les cibles de réduction d'émissions proposées par le *Climate Change Committee* le 9 décembre dernier dans le cadre du 6^{ème} budget carbone (2033-2037). britanniques sera inférieur de 5 % par rapport à celui dont il aurait bénéficié au sein du marché EU ETS. Les autorisations britanniques devraient avoir un prix similaire à celui du marché EU ETS (autour de 35 £ la tonne de CO2). La Commission européenne a indiqué en fin de semaine dernière que les discussions sur le couplage des deux marchés n'avaient pas encore commencé.

Deux anciennes ministres appellent à la parité au sein des

équipes de négociation en vue de la COP 26

Amber Rudd et Claire O'Neill, anciennes ministres en charge de l'Energie et du Climat (BEIS) ont demandé, dans une lettre rendue publique le 8 mars par le journal *The Times*, que le Président britannique de la COP 26 Alok Sharma veille à ce que la parité soit mieux respectée au sein des équipes de négociations : « *we believe that as the host the UK should insist on equal representation within individual country negotiating teams* ». Les deux anciennes ministres souhaitent qu'en parallèle des efforts à mener sur la réduction des émissions, l'égalité de genre ne soit pas oubliée. Elles estiment par ailleurs que les travaux gagneraient en qualité si les femmes étaient mieux représentées sachant que ces dernières seront, [selon des études](#), plus affectées que les hommes par les conséquences du réchauffement climatique. La lettre ouverte vise également l'équipe de négociation britannique, accusée de ne comporter que très peu de femmes aux postes de direction. A. Rudd et C. O'Neill ont récemment lancé le think tank [Public Policy Projects](#) qui organise régulièrement [des événements](#) en vue de la COP 26.

La CBI appelle à une politique fiscale plus ciblée et plus lisible pour accompagner la transition bas carbone

[Dans un rapport publié le 10 mars](#), la *Confederation of British Industry* (équivalente du Medef), a appelé le Gouvernement à « verdir » le système fiscal selon neuf principes directeurs (pollueur-payeur, incitations et sanctions, transparence, visibilité à moyen et long termes, économie circulaire, transition juste, coopération internationale, promotion des technologies vertes et hiérarchie entre gaz à effets de serre). La CBI appelle également le Gouvernement à utiliser l'outil fiscal dans trois

secteurs prioritaires afin d'accélérer la transition vers la neutralité carbone. En matière de mobilité électrique, la *CBI* préconise d'exonérer de taxe sur les véhicules de société les véhicules électriques, de simplifier le système de droits d'accise sur les véhicules et de moduler davantage le taux de TVA sur les produits et services verts. La *CBI* appelle également à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments en modulant les *business rate* (imposition locale basée sur la valeur locative des biens immobiliers), en encourageant les déductions d'impôts pour les investissements verts et en agissant sur le taux de TVA pour les produits économes en énergie. La *CBI* souhaite enfin que le déploiement du crédit d'impôt pour la R&D soit accéléré pour encourager l'innovation visant à la réduction des émissions industrielles. Ce rapport intervient en amont des mesures fiscales que le Gouvernement devrait annoncer le 23 mars.

Deux ports du nord-est de l'Angleterre vont recevoir 95 M£ pour accroître leurs capacités dans le domaine de l'éolien maritime

Le ministère de l'Economie et de l'Energie (*BEIS*) a confirmé le 10 mars que 95 M£ sur une enveloppe de 160 M£ dans le cadre du [Ten Point Plan](#) de novembre allaient être investis dans les ports d'*Humber* (75 M£) et *Teeside* (20 M£) afin d'accroître leurs capacités logistiques et faciliter la construction de la nouvelle génération d'éoliennes maritimes dans cette région. Pour mémoire, l'objectif britannique est de disposer de 40 GW de capacité installée d'ici à 2030. Une fois les travaux terminés, les deux ports pourront soutenir le développement de projets éoliens maritimes à hauteur de 9 GW par an. 6 000 emplois pourraient être créés localement [selon le Gouvernement](#). La région de *Humber* abrite déjà six parcs éoliens maritimes opérationnels, dont le plus grand au monde, *Hornsea One*. *GE Renewable Energy* a par ailleurs

annoncé qu'il construirait une [usine ultramoderne de fabrication de pales d'éoliennes maritimes](#), qui emploiera environ 750 personnes, en plus de soutenir 1 500 autres emplois indirects dans la région. L'usine, dont le démarrage de la production est prévu en 2023, fournira les pales du parc éolien de *Dogger Bank*, qui, une fois achevé en 2026, sera le plus grand parc éolien maritime du RU. Les ports de *Teesside* et *Humberside* ont fait partie des 8 candidats anglais retenus pour bénéficier du statut de "port franc" lors de la publication du budget la semaine dernière, qui vise à faciliter la venue de nouveaux investisseurs grâce notamment à un régime fiscal plus attractif et des procédures douanières et administratives simplifiées.

Rapport : Analyse des impacts de la nouvelle politique climatique américaine sur le RU - A US re-energised on climate change: what does it mean for the UK? | Energy & Climate Intelligence Unit ([eciu.net](#))

Environnement

Le Gouvernement décide in fine de se saisir du projet d'ouverture de la mine de charbon dans le nord de l'Angleterre

Alors qu'il s'en était jusqu'à présent abstenu pour ne pas entraver le processus de décision au niveau local, le Gouvernement a décidé d'intervenir dans le projet d'ouverture de la mine de charbon dans le comté de *Cumbria* (nord-ouest de l'Angleterre), ouvrant la voie à une remise en cause du projet. Le ministre du logement et des affaires locales Robert Jenrick a décidé d'utiliser la procédure du « [call in](#) » qui permet au Gouvernement de se prononcer sur le lancement de projets d'infrastructures d'importance décidé au niveau local. Le ministre

a justifié sa décision dans [une lettre publique](#) au regard des derniers développements sur le sujet et notamment de l'avis du *Climate Change Committee*, qui a estimé que la mine était incompatible avec les cibles de réduction des émissions de CO₂ contenues dans le 6^{ème} budget carbone (2033-2037) et envoyait un mauvais message en vue de la COP 26 prévue à Glasgow en novembre. La lettre indique qu'une enquête publique sera lancée pour analyser de nouveau l'ensemble du dossier. Pour rappel, le projet de mine visait notamment à permettre à *West Cumbria Mining* d'alimenter les industries chimiques et de l'acier britanniques et de réduire les importations de charbon. Cette mine, qui représenterait un investissement initial de 160 M£ et permettrait de créer à terme 500 emplois, pourrait être exploitée jusqu'en 2049. Le revirement de position du ministre a été salué par les associations écologistes qui avaient fortement protesté contre sa décision initiale de ne pas s'opposer au projet, choix également contesté au sein même du Gouvernement.

Le ministère en charge de l'environnement (Defra) lance une consultation en vue de l'adoption de nouveaux principes environnementaux

Le Defra a lancé le 10 mars une consultation visant à adopter, dans la déclaration de politique générale (policy statement) adossée à l'Environment Bill, dont l'examen ne devrait pas reprendre avant l'automne, cinq principes directeurs pour encadrer l'action du Gouvernement dans le domaine de la protection de l'environnement. Ces principes (pollueur-payeur, intégration, prévention, précaution et correction à la source), tous hérités de la législation européenne, auront ainsi de nouveau valeur légale dans le droit britannique. Si le lancement de la consultation a été bien reçu par les ONG et think tanks, il intervient dans un contexte où le Gouvernement fait face à des

critiques quant à la faible ambition du budget en matière de verdissement de l'économie et pour ne pas s'être saisi plus tôt du projet de réouverture d'une mine de charbon dans le nord de l'Angleterre (cf. article supra).

Le Defra dévoile le programme pilote de subventions pour les agriculteurs liées à des mesures de préservation de l'environnement

Les détails [du premier programme pilote](#) de subventions agricoles nationales en Angleterre, destiné à récompenser les agriculteurs pour la réalisation d'actions bénéfiques pour l'environnement et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ont été dévoilés, alors que le Gouvernement cherche à tester plusieurs options avant le déploiement national prévu à partir de 2024. L'incitation à l'agriculture durable (*Sustainable Farming Incentive*) est le premier des trois projets pilotes envisagés par le Gouvernement pour remplacer, après le Brexit, le cadre juridique de la politique agricole commune (PAC) de l'UE. Alors que cette dernière est critiquée par les défenseurs de l'environnement, le projet anglais vise à inciter les agriculteurs à adopter des mesures positives pour le bien commun (*public goods*) en améliorant la qualité des sols, de l'air et de l'eau, en renforçant les systèmes de défense contre les inondations ou en stockant le carbone grâce à des solutions fondées sur la nature. Les agriculteurs anglais appellent à ce que ce projet pilote permette de tester que les programmes qui seront mis en œuvre soient opérants et accessibles à toutes les entreprises agricoles. Les détails des deux autres projets pilotes de subventions agricoles en cours d'élaboration - *the Local Nature Recovery* et *Landscape Recovery* - devraient être publiés plus tard dans l'année.

Industrie

Ford reprend le contrôle d'une usine près de Liverpool

Ford a repris le contrôle de l'usine de fabrication de boîtes de vitesse de [Halewood](#), près de Liverpool, qui était auparavant gérée en collaboration avec la société allemande *Getrag*. Le directeur de l'usine considère cette décision comme une «énorme preuve de confiance» dans l'industrie automobile britannique, dans un contexte marqué par le Brexit, la transition vers les véhicules électriques et alors que l'avenir de l'usine de *Vauxhall* à [Ellesmere Port](#) reste incertain. Environ 600 emplois auraient été protégés par cette décision, qui devrait assurer le maintien de la production sur le site. L'usine de Halewood sera l'un des deux sites de production Ford restant au Royaume-Uni, avec l'usine de Dagenham (construction de moteurs), le groupe ayant [fermé son usine de Bridgend](#), au Pays de Galles, en septembre 2020.

Les entreprises britanniques du secteur manufacturier perdent des revenus et des marchés depuis le Brexit

Selon une enquête menée par Make UK auprès de plus de 200 de ses membres, plus d'un tiers des entreprises du secteur manufacturier auraient perdu des revenus depuis la fin de la période de transition et une entreprise sur cinq considère avoir perdu de potentiels marchés. Ces entreprises sont notamment confrontées à l'augmentation des coûts due aux nouvelles formalités induites par l'accord commercial entre le RU et l'UE. Près de trois quart des entreprises interrogées auraient subi des retards depuis janvier lors de l'importation ou de l'exportation de produits vers l'UE et environ un tiers auraient subi des retards allant jusqu'à deux semaines. Cela représente un problème

important pour certains secteurs comme l'industrie automobile et aéronautique, qui dépendent souvent de la livraison «juste à temps» pour leurs pièces.

Transport

Le Gouvernement lance un concours de R&D de 20 M£ pour soutenir l'innovation dans les véhicules électriques

Alors que le Gouvernement a [publié](#) ce mercredi sa réponse à sa consultation sur la fin de la vente des voitures à essence et diesel et confirmé que les véhicules thermiques neufs seraient, comme prévu, interdits à la vente au Royaume-Uni d'ici 2030, le ministère des transports (*DfT*) a [annoncé](#) le lancement d'un [concours](#) de recherche et développement pour financer à hauteur de 20 M£ les innovations technologiques les plus prometteuses en matière de véhicules électriques. Les fonds, alloués par l'intermédiaire de l'*Office for Zero Emission Vehicles (OZEV)*, visent à soutenir l'objectif du Gouvernement en matière de mobilité zéro émissions et pourraient contribuer à créer environ 6000 emplois qualifiés au cours de la prochaine décennie, selon le *DfT*. Les projets susceptibles de bénéficier d'un soutien pourront notamment porter sur le recyclage des batteries, l'amélioration de la capacité d'autonomie des véhicules électriques ou l'accès à la recharge résidentielle. Le Ministre des transports, Grant Shapps, a déclaré que ce nouveau financement permettrait d'encourager les entreprises britanniques «à devenir des leaders mondiaux de l'innovation dans le domaine des véhicules électriques».

Le Gouvernement financera des projets à hauteur de 20 M£ pour améliorer la connectivité du RU

En juin 2020, Sir Peter Hendy, Président de *Network Rail*, avait été chargé par le Premier ministre d'explorer les pistes d'amélioration de la connectivité entre les Nations du Royaume-Uni. Son [rapport intermédiaire](#) (*Union Connectivity Review Interim Report*) a été publié lundi 8 mars. En réponse, le Gouvernement a annoncé une dotation de 20 M£ pour [financer](#) le développement de nouveaux projets, notamment (i) la modernisation de la ligne ferroviaire entre la côte nord du Pays de Galles et l'Angleterre, (ii) de la ligne principale de la côte ouest entre l'Angleterre et l'Écosse, (iii) des lignes ferroviaires dans le sud-est du pays de Galles, sur la base des idées de la [commission Burns](#) du Gouvernement gallois, (iv) et de la route A75 en Ecosse, qui est presque entièrement à voie unique. En plus du lancement d'une consultation sur la réduction de la taxe sur les passagers aériens pour les vols intérieurs au Royaume-Uni (voir supra), le Gouvernement a [annoncé](#) qu'il allait subventionner à hauteur de 4,3 M£ la liaison aérienne entre l'aéroport de Londres Stansted et celui de Derry, afin de favoriser la connectivité avec l'Irlande du Nord. L'évaluation de la faisabilité d'une liaison fixe entre l'Irlande du Nord et la Grande-Bretagne, à travers un pont ou un tunnel, [tel que proposé par Boris Johnson](#), a été déléguée aux professeurs Douglas Oakervee, ancien président de *HS2* et de *Crossrail*, et Gordon Masterton, ancien président de *l'Institution of Civil Engineers*. La pertinence de ces projets est cependant [contestée](#) dans les [médias](#), notamment au regard de leur coût (estimé à environ 20 Md£ pour un pont).

La transition vers les véhicules électriques ne doit pas marginaliser les citoyens à faibles revenus

Selon un [rapport](#) de la *Social Market Foundation* (*SMF*), le Gouvernement britannique pourrait être confronté à une importante réaction publique contre l'interdiction de la vente des véhicules thermiques neufs en 2030 s'il n'introduit pas un soutien ciblé en faveur des citoyens à faible revenu. Le rapport souligne que « la perception d'injustice est une menace grave pour l'adoption massive des véhicules électriques » et prédit que, sans action, le ressentiment à l'égard des coûts des véhicules électriques et de l'accès à la recharge pourrait nuire au soutien du public. Un sondage commandé par la *SMF* au cabinet *Opinium* souligne que les groupes à faible revenu seraient moins disposés à payer pour une nouvelle infrastructure de recharge : 19 % seulement y seraient favorables contre environ 30 % des personnes appartenant aux catégories socio-professionnelles plus favorisées. Le sondage souligne également que les locataires auraient plus de difficultés pour disposer d'équipements de charge que les propriétaires. Plus d'un tiers des locataires (35 %) auraient déclaré qu'il n'était pas possible d'installer un point de charge près de chez eux, contre 17 % des propriétaires.

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