



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale du Trésor



VEILLE CLIMAT, ENERGIE, ENVIRONNEMENT, INDUSTRIE, TRANSPORT

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE LONDRES

N° 36 – 17 novembre 2023

Sommaire

Fait marquant

- Rishi Sunak remanie son gouvernement

Climat & Energie

- Le gouvernement relève son prix de réserve pour l'éolien en mer en vue du prochain appel d'offre
- Le Royaume-Uni pourrait introduire un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières en 2026

Environnement

- Le *National Audit Office* alerte sur les risques budgétaires du programme de l'*Environment Agency* de protection contre les inondations
- Le gouvernement annonce un allègement des obligations de transmission d'informations sur la dangerosité des produits chimiques pour obtenir une autorisation de mise sur le marché britannique

Industrie

- Le spécialiste de la géothermie GEL souhaite se diversifier dans l'extraction de lithium, prévoyant une production de 12 000 tonnes par an à horizon 2030
- Cinq associations représentant des entreprises industrielles appellent le gouvernement à « capitaliser sur les industries de pointe »
- Les sidérurgistes britanniques appellent le gouvernement à prendre des mesures pour réduire le coût de l'électricité afin de garantir leur décarbonation

Transports

- L'*Infrastructure and Projects Authority* estime que le télétravail ralentit la conception des projets d'infrastructures au R-U
- La part des camions zéro-émissions dans les nouvelles immatriculations atteint un niveau record, dans un contexte de forte augmentation des ventes de poids-lourds

- Selon les opérateurs britanniques de flottes automobiles, la taille encore trop modeste du réseau de recharge est le principal frein à l'adoption de véhicules électriques dans les flottes

Fait marquant

Rishi Sunak remanie son gouvernement

Le Premier ministre Rishi Sunak a procédé le 13 novembre à un remaniement. Alors que les observateurs envisageaient qu'il procéderait à cet exercice un peu plus tard dans l'année en vue de mener campagne pour les prochaines élections générales (qui auront lieu au plus tard en janvier 2025), ce remaniement semble avoir été précipité par le choix du Premier ministre de renvoyer la controversée ministre de l'Intérieur, Suella Braverman. Cette dernière avait notamment signé ces derniers jours une tribune émettant des critiques sur la manière dont la police métropolitaine avait géré les manifestations pro-palestiniennes et maintenu contre l'avis du Premier ministre des déclarations offensantes à l'égard des sans-abris.

La nomination la plus commentée est celle de David Cameron comme ministre des affaires étrangères. Son prédécesseur, James Cleverly, est nommé à l'Intérieur.

Therese Coffey, la ministre de l'environnement, de l'alimentation et des affaires rurales (DEFRA) a pour sa part démissionné. Dans sa lettre de démission, elle estime qu'il était temps pour elle de prendre du recul après presque 10 ans de service en tant que ministre dans 5 gouvernements différents. Elle est remplacée à son poste par Steve Barclay, précédemment ministre des affaires sociales et de la santé.

Précédemment ministre délégué auprès du DEFRA, en charge de la biosécurité, des affaires marines et rurales, Lord Benyon a été nommé ministre délégué auprès du FCDO et du DEFRA, en charge des négociations internationales sur l'environnement. Les sujets négociations internationales sur le climat et l'énergie restent dans le portefeuille du ministre délégué Graham Stuart, en charge de la sécurité énergétique et de la neutralité climatique.

Au ministère du logement, la ministre déléguée Rachel Maclean a été limogée et remplacée par Lee Rowley, précédemment secrétaire d'Etat en charge des autorités locales et de la sécurité des bâtiments.

Au ministère des transports, les ministres délégués Jesse Norman, en charge des transports durables, et Richard Holden, chargé des routes, ont quitté leurs postes. Richard Holden a été nommé leader du Parti Conservateur et devrait donc jouer un rôle clé dans la future campagne électorale.

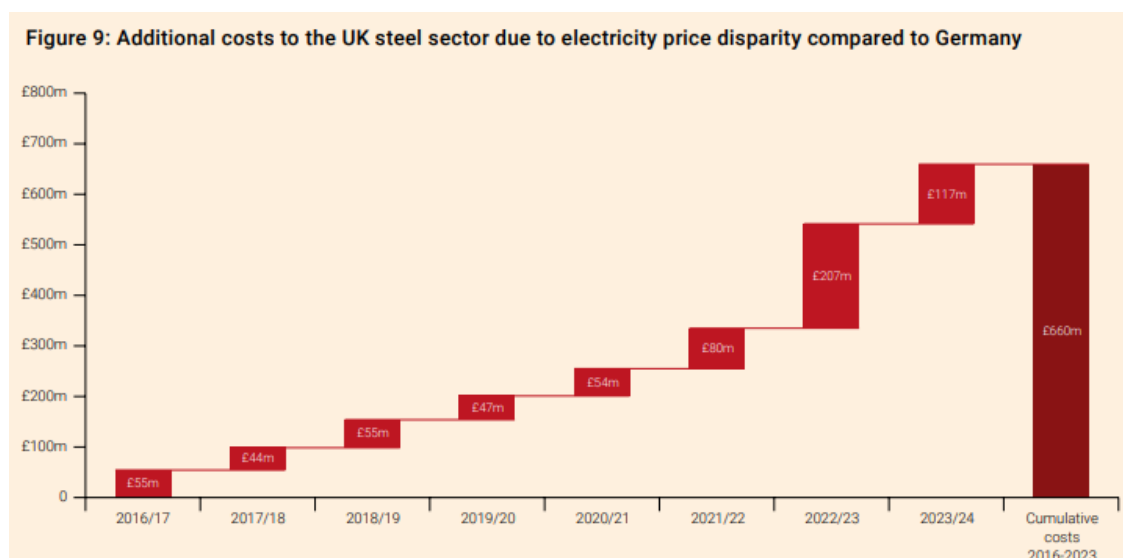


Le chiffre de la semaine

+3 Md£

Selon l'entreprise coordonnant la construction du projet de ligne à grande vitesse HS2, il s'agit de l'évolution entre mi-octobre et mi-novembre du [coût](#) du projet, qui serait désormais compris entre 49 Md£ et 57 Md£ (en prix de 2019), soit environ 250M£/km. Cette nouvelle augmentation serait due à des difficultés de conception. Pour rappel, le gouvernement avait annoncé le mois dernier l'abandon de la seconde phase du projet (de Birmingham à Manchester), dans l'objectif d'engendrer 36 Md£ d'économies.

Le graphique de la semaine



Ce graphique, issu du [rapport](#) du syndicat représentant de l'industrie sidérurgique UK Steel/ sur le prix de l'électricité, présente le coût supplémentaire supporté depuis 2016 par les producteurs britanniques d'acier par rapport à un scénario où le prix de l'électricité aurait été le même au R-U qu'en Allemagne.

Climat & Energie

Flash – Le [Crown Estate](#) a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour l'attribution de 4 GW d'éolien en mer qui complèteraient des projets déjà en développement sans étendre les zones d'attribution.

Flash – Après une première prise de participation stratégique en 2022, [EDF Energy](#) a finalisé l'acquisition de CB Heating, une entreprise leader dans l'installation de pompes à chaleur.

Le gouvernement relève son prix de réserve pour l'éolien en mer en vue du prochain appel d'offre

Après l'échec du 5^{ème} appel d'offre des *Contracts for Difference* (AR5) clôturé en septembre 2023 qui fixait un prix de réserve trop faible pour rentabiliser des projets d'éolien en mer, le ministère chargé de l'énergie a annoncé une [hausse du prix de réserve pour l'éolien en mer en vue du 6^{ème} appel d'offre \(AR6\)](#) qui s'ouvrira au printemps 2024. Celui-ci passe ainsi de 44 £ / MWh à 73 £ / MWh, soit une hausse de 66 %, qui devrait être suffisante pour attirer des projets dont les coûts auraient augmenté de 20 % à 40 % en moyenne dans le contexte inflationniste actuel. Le gouvernement a également augmenté de 52 % le prix de réserve pour l'éolien flottant, passant de 116 £ / MWh à 176 £ / MWh. Ces chiffres sont exprimés en €₂₀₁₂ afin de faciliter les comparaisons d'une année sur l'autre : il faut tenir compte de l'inflation depuis 2012 pour obtenir les prix en euros courants. Ainsi les 73 €₂₀₁₂ / MWh sont équivalents à un peu moins de 100 € / MWh aujourd'hui.

Le Royaume-Uni devrait introduire un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières en 2026

Selon les informations rapportées par le [Financial Times](#), le gouvernement pourrait annoncer lors de l'*Autumn Statement* la création d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières à compter de 2026, sur le modèle du mécanisme européen créé en 2023. Comme le mécanisme européen, ce mécanisme britannique entrerait en vigueur en 2026. Il devrait permettre aux industries britanniques, dans des modalités qui restent à préciser, d'échapper au paiement de taxes sur leurs exportations vers le bloc européen.

Environnement

Le *National Audit Office* alerte sur les risques budgétaires du programme de l'*Environment Agency* de protection contre les inondations

Selon un rapport du [National Audit Office](#), l'*Environment Agency* a réduit de 336 000 à 200 000 son objectif de logements à protéger des inondations dans le cadre de son programme de lutte contre les inondations et l'érosion côtière courant entre 2021 et 2027, alors que le nombre de logements exposés à des risques d'inondation s'élève à 5,7 M en Angleterre. L'agence a également reporté 500 projets d'ouvrage de défense contre les inondations sur les 2 000 projetés sur la période. Selon le NAO, l'inflation serait la première responsable du redimensionnement de ce programme, malgré un doublement des investissements consentis par le gouvernement. Le rapport met également en lumière une sous-exécution du programme sur les deux dernières années, tant des dépenses de maintenance des ouvrages déjà réalisés que pour la construction de nouveaux ouvrages.

Le gouvernement annonce un allègement des obligations de transmission d'informations sur la dangerosité des produits chimiques pour obtenir une autorisation de mise sur le marché britannique

Depuis le Brexit, le Royaume-Uni ne participe plus au système européen de régulation des produits chimiques (REACH) et a développé son propre système (UK REACH) sur le même modèle et qui s'applique aux producteurs, importateurs, distributeurs et vendeurs de produits chimiques. Même si le système britannique est formellement entré en vigueur en 2021, le DEFRA a repoussé à plusieurs reprises les échéances auxquelles les producteurs et importateurs de produits chimiques doivent leur transmettre des données sur la dangerosité des produits à afin qu'il puisse prendre une décision d'autorisation (elles sont actuellement fixées à 2026, 2028 et 2030 selon les types de produits). Alors que les entreprises craignaient une forte hausse des coûts administratifs du système du fait de la duplication du modèle européen, le [DEFRA](#) a annoncé hier que les obligations de transmission d'informations à l'administration britannique seraient réduites au strict minimum afin d'alléger les coûts dans le cadre d'une nouvelle approche (*alternative transitional registration model, ATRm*).

Industrie

Flash – Babcock International a signé un contrat d'une valeur de 750M£ avec le ministère britannique de la Défense en vue de la construction de nouvelles installations de maintenance pour les sous-marins nucléaires de la Royal Navy à la base de Devonport.

Le spécialiste de la géothermie GEL souhaite se diversifier dans l'extraction de lithium, avec une production de 12 000 tonnes par an à horizon 2030

Geothermal Engineering Limited, qui construit en Cornouailles la première centrale électrique géothermique du R-U, a [annoncé](#) vouloir lever 600M£ d'ici à 2030 afin de construire de nouvelles centrales géothermiques et de se diversifier vers la production de lithium. La première étape de cette levée de fonds (100 à 200M£) doit permettre l'extraction dès 2024 de 1000 t/an de lithium sur le même site que la centrale géothermique en construction en Cornouailles. La production pourrait atteindre 12 000 t/an à horizon 2030 (soit la quantité de minerai nécessaire à la production de batteries pour 250 000 véhicules électriques). Pour rappel, British Lithium (dont Imerys possède 80% du capital) et Cornish Lithium prévoient d'extraire respectivement 10 000 et 8 000 tonnes de lithium par an en 2030 sur leurs sites en Cornouailles. GEL entend différencier sa production en s'appuyant exclusivement « sur l'énergie géothermale zéro carbone » pour extraire le lithium.

Cinq associations représentant des entreprises industrielles appellent le gouvernement à « capitaliser sur les industries de pointe »

ABPI, association représentant l'industrie pharmaceutique, SMMT, représentant le secteur automobile, ADS, représentant l'aéronautique, FDF, représentant l'agroalimentaire et CIA, représentant l'industrie chimique, [appellent](#) le gouvernement à encourager le développement des



secteurs industriels les plus productifs et innovants. Ils formulent des recommandations suivant cinq axes principaux, dont l'amélioration du capital humain via des incitations à l'embauche d'apprentis et des mesures favorisant la mobilité des travailleurs étrangers qualifiés. Ils appellent également le gouvernement à favoriser l'innovation en donnant pour objectif au R-U d'atteindre la part du PIB consacrée à la R&D la plus élevée du G7 et en adoptant des stratégies de soutien à l'innovation sur le long-terme. Par ailleurs, les cinq associations demandent à ce que le gouvernement « crée en environnement réglementaire plus favorable à la croissance », notamment en « privilégiant la convergence avec les cadres réglementaires des principaux partenaires étrangers » du R-U.

Les sidérurgistes britanniques appellent le gouvernement à agir pour réduire coût de l'électricité afin de garantir leur décarbonation

UK Steel, syndicat représentant de l'industrie sidérurgique britannique, [appelle](#) le gouvernement à aligner le prix de l'électricité sur le niveau constaté en Allemagne et en France, alors que la transition vers les hauts-fourneaux électriques doit conduire à un doublement de la consommation globale du secteur. Selon UK Steel, les sidérurgistes britanniques paient actuellement l'électricité près de deux fois plus cher que leurs concurrents allemands et français, soit 113£/MWh contre une moyenne de 61£/MWh dans les pays européens. UK Steel formule quatre recommandations sur la manière dont le gouvernement pourrait faire baisser les prix de l'électricité, dont l'accélération de la mise en œuvre du programme *British Industrial Superchargers*, qui vise à réduire de 60 % les frais de réseau pour l'industrie et à exempter le secteur de toutes les taxes sur les énergies renouvelables. Le dispositif pourrait réduire les prix de l'électricité de 19 £/MWh, soit 55 % de la différence de prix entre le Royaume-Uni et l'Allemagne. UK Steel exhorte le gouvernement à porter à 90% la réduction des frais de réseau dans le cadre du dispositif *Superchargers*, afin d'égaliser la réduction accordée aux consommateurs industriels en France et en Allemagne. Le rapport appelle également le gouvernement "diviser" le marché de l'électricité en deux pools distincts—un marché bas-carbone où les prix sont déterminés par le prix marginal des sources renouvelables à faible coût, et un "marché répartissable" qui serait exploité lorsque l'offre d'énergies renouvelables est faible. Les prix sur ce dernier marché seraient fixés par le prix marginal global de l'énergie.



Transports

Flash – Le syndicat de conducteurs de trains Aslef annonce des grèves qui affecteront les quinze principaux opérateurs ferroviaires intercity britanniques du 2 au 8 décembre, revendiquant des augmentations de salaires plus importantes que celles sur lesquelles le syndicat RMT et le gouvernement ont trouvé un accord la semaine dernière.

Flash – Le renouvellement des flottes de bus urbains et interurbains accélère fortement au 3^{ème} trimestre, avec une progression de 130,6 % des immatriculations en g.a., selon les chiffres [publiés](#) par SMMT. Cette dynamique s'explique par le rétablissement du trafic passagers sur les réseaux de bus urbains, qui conduit les autorités organisatrices des mobilités à demander une accélération du renouvellement des flottes. Pour rappel, le T3 2023 a vu le nombre de passagers sur les réseaux urbains retrouver celui du T4 2019.

L'Infrastructure and Projects Authority estime que le télétravail ralentit la conception des projets d'infrastructures au R-U

Le Directeur général de l'IPA, agence dépendante du HM Treasury en charge de conseiller le gouvernement sur les projets d'infrastructures, a estimé dans une audition devant la Chambre des Communes que le télétravail était l'un des principaux freins à la réalisation des projets d'infrastructures au R-U. Selon lui, la phase de conception des projets est fortement ralentie par le télétravail, qui complique le travail collectif des ingénieurs et architectes. Il a indiqué que cette organisation et l'inflation étaient les deux raisons pour lesquelles l'IPA avait jugé « irréalisable » la Phase 1 du projet HS2 l'an dernier.

La part des camions zéro-émissions dans les nouvelles immatriculations atteint un niveau record, dans un contexte de forte augmentation des ventes de poids-lourds

11 500 nouveaux poids-lourds ont été immatriculés au R-U au T3 2023 selon le syndicat représentant des constructeurs automobiles [SMMT](#), soit une augmentation de 14,9% en g.a.. Il s'agit du sixième trimestre consécutif de croissance au Royaume-Uni, portant les livraisons de poids-lourds vers leur niveau de 2019. Les camions zéro émissions (électriques et à hydrogène) ont représenté 0,8% du marché au T3, contre 0,3% et 0,4% au T1 et au T2 respectivement. Il s'agit d'une part record, SMMT rappelant toutefois qu'elle reste beaucoup moins importante que sur le marché des véhicules particuliers et citant le manque de disponibilité d'infrastructures de recharge fiables et rapides comme premier frein à l'acquisition de flottes de poids-lourds électriques.

Selon les opérateurs britanniques de flottes automobiles, la taille encore trop modeste du réseau de recharge est le principal frein à l'adoption de véhicules électriques dans les flottes

La UK Electric Fleets Coalition (UKEFC), qui représente plus de 20 des plus grands opérateurs de flottes automobiles du Royaume-Uni dont BT, DPD et Royal Mail, a [publié](#) aujourd'hui des

recommandations sur la manière dont le gouvernement pourrait accélérer la croissance du réseau de recharge. Le taux d'installation de points de charge a augmenté sur les 9 premiers mois de 2023 passant, en g.a., d'1 pour 38 nouvelles immatriculations de véhicules rechargeables à 1 pour 26. Cependant, selon l'UKEFC, ce taux reste trop inégal suivant les régions du pays et risque de repartir à la baisse si la croissance des immatriculations de véhicules électriques accélère. L'UKEFC précise que l'installation de bornes dans les zones résidentielles constitue une priorité pour encourager les opérateurs de flottes à se doter de véhicules électriques, dans la mesure où les conducteurs ramènent généralement leurs véhicules à leur domicile pour la nuit. Or, le développement d'installations dans les quartiers résidentiels est, selon l'UKEFC, entravé par les règles d'urbanisme, le manque de financement des autorités locales et leur manque de données et d'informations sur la façon de déployer des infrastructures de recharge.

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