

ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

climat, énergie, environnement, transports, industries

SOMMAIRE

Fait marquant

- Boris Johnson mise sur l'éolien maritime pour décliner son mantra « *build back greener* »

Energie et climat

- Le Gouvernement s'oppose de manière temporaire à la construction d'une nouvelle mine de charbon
- Le Prince William et le naturaliste David Attenborough s'associent pour lancer le prix « *Earthshot* »

Environnement

- Un collectif de grandes entreprises de la distribution souhaite une action renforcée du Gouvernement dans la lutte contre la déforestation importée
- La pollution de l'air à Londres a chuté de manière spectaculaire depuis 2016

Transports

- L'aéroport d'Heathrow se pourvoit en cassation pour être autorisé à construire une troisième piste
- Le RU lance une étude sur l'interconnexion des réseaux de transports au sein de « l'Union »
- La faisabilité de la construction d'un pont ou d'un tunnel entre l'Écosse et l'Irlande du Nord sera examinée dans le cadre d'une étude nationale sur les liaisons de transport au Royaume-Uni (cf. supra)
- Alors que l'introduction de tests de dépistage aux aéroports était attendue par l'industrie aéronautique, le Ministre des transports annonce la création d'un groupe de travail

Industries

- Nissan et Toyota exigent du gouvernement britannique une compensation financière en cas d'absence d'accord de libre-échange (ALE)
- En 2019, le RU a consacré 5,7 Md€ aux subventions publiques pour l'achat de véhicules de société

FAIT MARQUANT

Boris Johnson mise sur l'éolien maritime pour décliner son mantra « *build back greener* » – Lors d'un [discours](#) prononcé en clôture du congrès du parti conservateur, [le Premier ministre britannique](#) a indiqué que la révolution industrielle verte reposerait sur la déclinaison d'un plan en 10 points basé sur de nouveaux investissements en faveur de l'innovation et des infrastructures. Celui-ci ne devrait toutefois pas être dévoilé avant fin octobre, au moment même où le système actuel d'indemnisation du chômage partiel (*furlough scheme*) doit prendre fin, l'objectif du gouvernement étant d'offrir aux personnes ayant perdu leur emploi du fait du Covid des perspectives d'emploi dans l'économie verte.

L'éolien maritime figure d'ores et déjà parmi les priorités de ce plan en 10 points. Reprenant l'un des engagements du programme du Parti conservateur de 2019, M. Johnson s'est engagé à porter la capacité éolienne maritime installée à 40 GW en 2030, contre 30 GW prévus dans l'accord sectoriel conclu avec les industriels en 2018 et alors que la capacité éolienne maritime installée est actuellement de 10 GW. Atteindre cet objectif nécessiterait, selon les travaux du cabinet *Aurora Energy Research*, un montant total d'investissements d'environ 50 Md£ d'ici à 2030.

160 M£ devraient par ailleurs être alloués à la production de nouvelles turbines éoliennes, avec l'objectif de créer 60 000 emplois directs et indirects en Ecosse, au Pays-de-Galles et dans le nord de l'Angleterre. Les ports et toute la chaîne de sous-traitants seraient parmi les premiers bénéficiaires. Une nouvelle cible (1 GW) a également été fixée en matière d'éolien maritime flottant d'ici à 2030, soit 15 fois plus qu'actuellement. Le Premier ministre pourrait également faire d'autres annonces, d'ici à la publication du livre blanc sur l'énergie, en matière de soutien à la filière hydrogène dans le domaine des transports (poids-lourds et trains), d'amélioration de l'efficacité énergétique des logements via la déclinaison du concept de *smart cities*, de capture et de stockage du carbone. Dans le domaine nucléaire, le Gouvernement pourrait annoncer le financement de [16 petits réacteurs modulaires](#) à hauteur de 2 Md£ lors la *Spending Review* (annonces budgétaires).

Deux autres annonces pourraient avoir un impact important pour les entreprises travaillant dans l'énergie et les transports. Il s'agit de l'arrêt de la vente des véhicules à énergie fossile dont la date pourrait être avancée à 2030 et de l'arrêt des financements des projets à énergie fossile (hors centrales à gaz) à l'étranger via des restrictions apportées au mandat de l'agence britannique de crédit export (*UKBF*). Cette dernière fournit des prêts garantis aux entreprises britanniques souhaitant investir et travailler à l'étranger.

CHIFFRE DE LA SEMAINE

204 km – il s'agit de la longueur de l'interconnecteur électrique IFA2 (câble sous-marin d'une puissance de 1 000 MW) qui relie Tourbe (Normandie) à Warshas (Hampshire) et sera inauguré le 15 octobre prochain ; il ne devrait toutefois être mis sous tension qu'en novembre. IFA2 sera exploité via une *joint-venture* entre Réseau de transport d'électricité (RTE) et *National Grid IFA2 Limited* (filiale de *National Grid*).

ENERGIE ET CLIMAT

Le Gouvernement s'oppose de manière temporaire à la construction d'une nouvelle mine de charbon – ce projet de mine de charbon située dans le Nord-Ouest de l'Angleterre, le premier depuis 30 ans, doit permettre, selon le porteur de projet *West Cumbria Mining*, d'alimenter les industries chimiques

et de l'acier au RU et de réduire les importations à hauteur des 3 M de tonnes qui seraient extraites chaque année. D'un montant initial de 160 M€, et devant créer à terme 500 emplois, la mine pourrait être exploitée jusqu'en 2049. Robert Jenrick, le ministre du Logement, des Communautés et du Gouvernement local, a appelé les autorités du *Cumbria County Council* (équivalent du conseil régional) à ne pas approuver ce projet. M. Jenrick, qui dispose de la faculté de saisir lui-même de la question via la procédure du *call-in*, devra, si le *Cumbria County Council* maintient sa position en faveur du projet, arbitrer entre le respect des engagements climatiques du RU en amont de la COP 26 et les promesses du Gouvernement de créer des emplois dans l'ancien bastion rouge (« *red wall* ») dominé durant des décennies par le *Labour*.

Le Prince William et le célèbre naturaliste David Attenborough s'associent pour lancer le Prix « [Earthshot](#) » – souhaitant s'inspirer du projet *Moonshot* ayant conduit à la conquête de la lune à la fin des années 1960, le Prix, financé par des mécènes privés, récompensera 5 projets chaque année jusqu'en 2030, à hauteur d'1 M€ par projet retenu. Les participants (particuliers, entreprises, universitaires, etc..) devront proposer des mesures innovantes pour répondre à la crise climatique et environnementale dans cinq domaines précis (protection et restauration de la nature, qualité de l'air, protection des océans, lutte contre les déchets et climat). Il s'agit d'une passation de témoin au sein de la famille royale, le Prince William indiquant « *I feel right now it's my responsibility* » après avoir souligné l'engagement de longue date de son père sur ces sujets. Il s'agirait, selon les deux partenaires du projet, du prix le plus important jamais attribué dans le domaine de l'environnement.

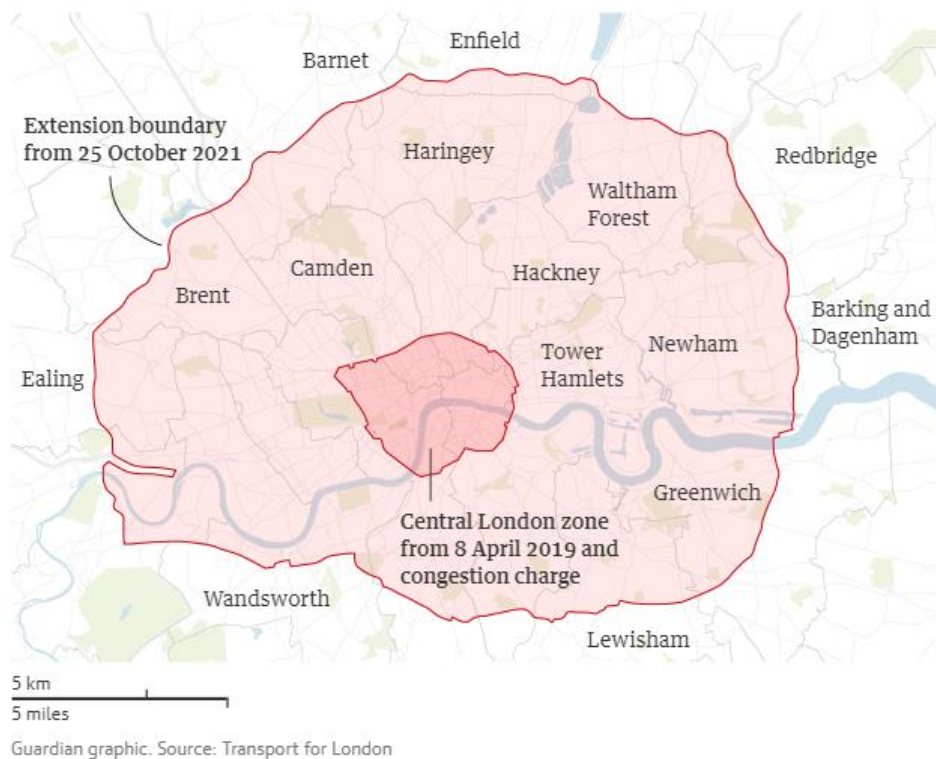
ENVIRONNEMENT

Un collectif de grandes entreprises de la distribution souhaite un renforcement de l'engagement du Gouvernement contre la déforestation importée – Dans [une lettre ouverte](#) adressée au Gouvernement britannique le 5 octobre, 21 entreprises de la distribution, comprenant notamment les 6 plus grandes chaînes de supermarchés du RU (*Tesco, Asda, Sainsbury, Waitrose, Marks & Spencer* et *Aldi*) et plusieurs géants de l'agroalimentaire dont Nestlé et la chaîne de restauration McDonalds, ont demandé au Gouvernement britannique d'aller plus loin dans la lutte contre la déforestation importée. La lettre du collectif, publiée le dernier jour de la consultation publique portant sur le projet de loi relatif à la lutte contre la déforestation illégale importée, salue la volonté du Gouvernement mais appelle à ce que la déforestation légale soit également prise en compte et que les règles de concurrence (*level playing field*) soient respectées entre tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement. Le projet de loi, qui doit être débattu au Parlement dans les prochains mois, prévoit à ce stade que seules les plus grandes entreprises de l'agroalimentaire entreprennent des actions de vérification (*due diligence*) visant à s'assurer que les produits et commodités qu'elles importent, notamment de pays tropicaux, n'aient pas été produits à la suite d'actions de déforestation illégale. Les entreprises souhaitent également une plus grande transparence dans la production et le traçage des produits, des mesures et objectifs adaptés à chaque produit (bœuf, soja, etc..), une protection des petits producteurs et la mise en place de mesures incitatives visant à « récompenser » les acteurs les plus vertueux. Les entreprises souhaitent également que les mesures de reforestation soient également prises en compte.

La pollution de l'air à Londres a chuté de manière spectaculaire depuis 2016 – selon [un rapport](#) de la mairie du Grand Londres élaboré en lien avec plusieurs scientifiques, [l'amélioration très sensible de la qualité de l'air](#) (- 44 % de dioxyde d'azote entre 2017 et 2020) s'expliquerait principalement par la mise en place de taxes sur les véhicules les plus polluants via la *Congestion Charge* et l'*Ultra Low Emission Zone (ULEZ) Charge* dans l'hypercentre, la mise en service de bus à faibles émissions ou électriques sur les axes les plus pollués, l'arrêt de la délivrance des licences pour les taxis fonctionnant au diesel et le développement des pistes cyclables. Alors que 2 M d'habitants résidaient dans des zones polluées (zones dans lesquelles la concentration en particules fines (PM10) dépasse la moyenne journalière de 40 µg/m³) en 2016, ils n'étaient plus que 119 000 en 2019. Il est possible que ce chiffre soit désormais encore plus faible, car le rapport n'a pas pris en compte la baisse de la pollution issue de la faible circulation durant la pandémie de Covid-19. La pollution de l'air reste toutefois un sujet de préoccupation puisque le niveau de particules est supérieur aux limites recommandées par l'OMS, plus restrictives que les limites légales britanniques, sur 99 % du territoire du Grand-Londres. Le maire de Londres Sadik Khan a appelé le gouvernement à adopter, dans le projet de loi *Environnement Bill* actuellement discuté au Parlement, les

normes de l'OMS en matière de qualité de l'air. L'élargissement de la [zone Ulez](#), prévue en octobre 2021, devrait également permettre de réduire la pollution dans la grande couronne ; en effet, la pollution a eu tendance à s'y déplacer depuis la mise en place de l'*Ulez Charge* dans l'hyper-centre de Londres en avril 2019.

By 2021 the London ultra-low emission zone will extend to the North Circular and South Circular roads

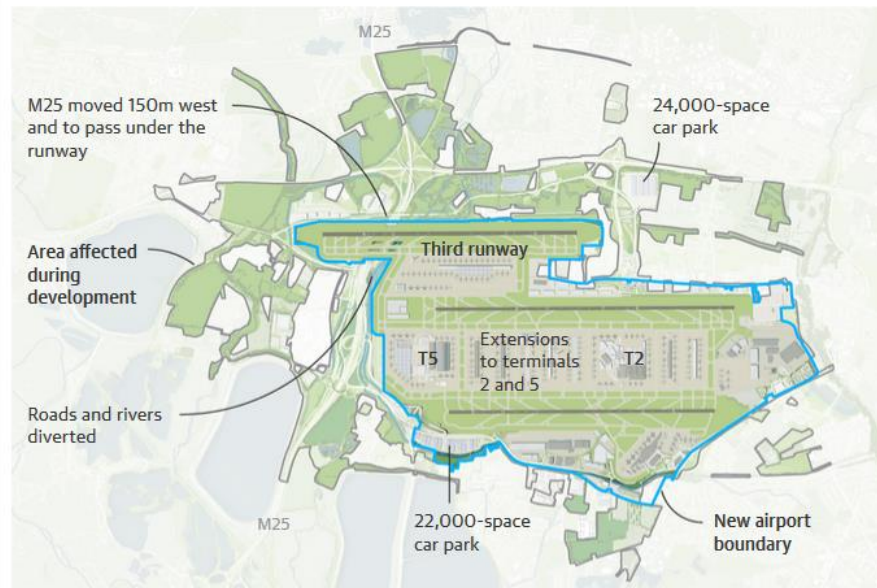


TRANSPORTS

L'aéroport d'Heathrow se pourvoit en cassation pour obtenir l'autorisation de construire une troisième piste – Lors de [l'audience devant la Cour suprême](#) de cette semaine, *Heathrow* devrait plaider que cette 3^{ème} piste ne saurait être construite autrement que conformément aux objectifs de réduction des émissions carbone du RU. *Heathrow* espère en effet casser l'arrêt de la Cour d'appel qui avait annulé en février la décision de construire une piste supplémentaire, au motif que la déclaration d'utilité publique ne prenait pas en compte les effets de l'agrandissement de l'aéroport sur les obligations climatiques internationales du RU. Pour mémoire, la « déclaration nationale de politique aérienne » (*ANPS* – document réglementaire obligatoire pour justifier de tout projet de développement d'infrastructure d'importance nationale soumis au vote du Parlement) avait été approuvée et votée par le Parlement britannique en 2018, sous le gouvernement de Theresa May. Toutefois, la Cour d'appel a annulé l'*ANPS*, estimant que cette base légale était incompatible avec les engagements du RU en matière de réduction des émissions carbone, car elle ne précise pas la façon dont l'Accord de Paris sera respecté. Le gouvernement de Boris Johnson, opposant de longue date à la 3^{ème} piste, a accepté la décision de la Cour d'appel, laissant à *Heathrow* le soin de la contester seul devant la Cour suprême. L'aéroport d'*Heathrow* devrait faire valoir qu'il sera contraint de respecter les objectifs environnementaux du RU lors de la procédure d'obtention du permis de construire, indépendamment de la prise en compte de l'Accord de Paris par l'*ANPS*. Un porte-

parole de l'aéroport a indiqué que l'agrandissement d'Heathrow permettrait d'accomplir la vision du Premier ministre d'une « Grande-Bretagne mondiale » (*Global Britain*) et a déclaré : « compte tenu des délais nécessaires à la mise en place d'une infrastructure de cette envergure au Royaume-Uni, il est essentiel que nous commencions dès aujourd'hui à jeter les bases essentielles au succès de la Grande-Bretagne *post-Brexit* ». Cette audience se déroule alors que l'aéroport d'Heathrow n'utilise plus qu'une seule piste en raison de la réduction du trafic aérien induite par l'épidémie de Covid-19. Le verdict ne devrait pas être rendu avant janvier 2021.

How Heathrow plans to expand



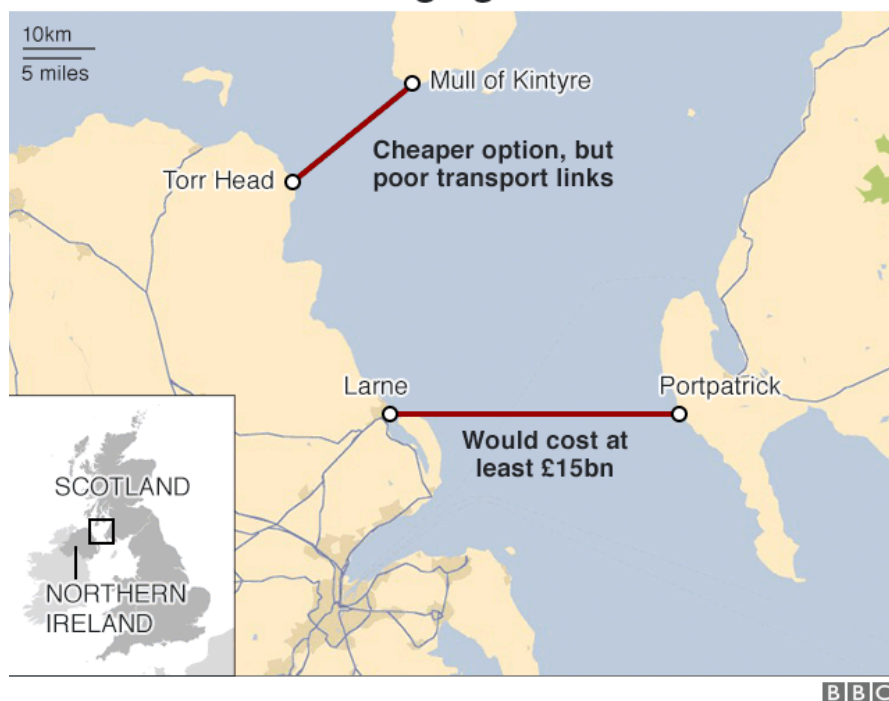
Guardian graphic. Source: Heathrow Airport Limited

Le RU lance une étude sur l'interconnexion des réseaux de transports au sein de « l'Union » – Telle qu'annoncée par le Premier ministre en juin dernier, [cette étude](#) explorera les pistes permettant d'améliorer l'interconnexion des réseaux de transports entre les quatre Nations ainsi que l'accélération de la réalisation des projets d'infrastructure de transport. Cette étude, qui se veut indépendante, sera présidée par Peter Hendy, qui est actuellement à la tête du comité de *Network Rail* (le gestionnaire des infrastructures ferroviaires de Grande-Bretagne, comparable à *SNCF Réseau*) et a précédemment dirigé le réseau de transports urbains londoniens lors des Jeux Olympiques de 2012. Peter Hendy a pour mandat de travailler en étroite collaboration avec les gouvernements des quatre Nations et d'examiner la façon dont les liaisons routières, ferroviaires, aériennes et maritimes pourront contribuer à la relance du RU post-Covid. L'examen sera également axé sur « l'avenir », puisqu'il étudiera l'évolution probable de la demande de transports sur les 20-30 prochaines années, le rôle des nouvelles technologies, ainsi que l'impact environnemental des infrastructures actuelles et futures. Il devra par ailleurs veiller à sa bonne articulation avec les stratégies engagées pour contribuer à la reprise des différents modes de transports, tel que le « plan de relance pour l'aviation » (*Aviation Recovery Plan*), qui pourrait être publié à l'automne. Ses recommandations finales, attendues pour l'été 2021 (un rapport intermédiaire devrait être publié en janvier 2021), devront enfin être cohérentes avec la « stratégie générale du RU pour ses finances publiques ». Pour le ministre des transports, cette annonce s'inscrit dans l'action du gouvernement pour accélérer les projets d'infrastructure « prêts à construire » (« *spades in the ground* ») dans les Nations, à travers notamment la mise à disposition de crédits supplémentaires.

La faisabilité de la construction d'un pont ou d'un tunnel entre l'Écosse et l'Irlande du Nord sera examinée dans le cadre d'une étude nationale sur les liaisons de transport au Royaume-Uni (cf. [supra](#)) – Si le Premier ministre Boris Johnson a par le passé décrit la perspective d'une [liaison à travers](#)

[la mer d'Irlande](#) comme une « idée très intéressante », le ministre écossais des transports, Michael Matheson, a quant à lui qualifié cette proposition de « projet vaniteux de 20 Md£ ». Pour l'heure, deux itinéraires ont été proposés pour la liaison avec l'Irlande du Nord : de Portpatrick à Larne, ou de Campbeltown (Mull of Kintyre) à la côte d'Antrim (Torr Head, cf. carte ci-dessous). Toute liaison entre Portpatrick et Larne devrait surmonter le défi de la digue de Beaufort - une faille sous-marine où un million de tonnes de munitions auraient été enfouies pendant la seconde guerre mondiale. Un pont depuis Campbeltown serait plus économique, mais cette région est très mal reliée au réseau de transports britannique. *Downing Street* a déclaré que l'étude visera également le renforcement des liaisons routières et ferroviaires de l'Ecosse depuis et vers le reste du Royaume-Uni. Toutefois, M. Matheson a mis en garde contre cette étude qui va à l'encontre de la « décentralisation » (*devolution* – les transports étant une compétence « dévolue », c'est-à-dire relevant de chacune des quatre Nations). Il a déclaré que l'étude ne prévoyait « pratiquement aucune consultation » du gouvernement écossais et craint que les crédits dépensés pour les infrastructures de transports en Ecosse « servant les intérêts des conservateurs » ne soient déduits des dotations du gouvernement central au gouvernement écossais, ce qui serait « totalement inacceptable ». Outre la liaison entre l'Ecosse et l'Irlande du Nord, l'étude conduira une révision des liaisons aériennes au Royaume-Uni et examinera les possibilités de réduire le temps de trajet en train pour accéder au nord du Pays de Galles.

Where could the bridge go?



Alors que l'introduction de tests de dépistage dans les aéroports était attendue par l'industrie aéronautique, le Ministre des transports annonce la création d'un groupe de travail – Alors qu'il s'était [ouvertement prononcé](#) en faveur d'une expérimentation reposant sur un test après cinq ou sept jours de quarantaine sur le territoire britannique, le Ministre des transports Grant Shapps aura finalement annoncé le simple [lancement d'une Global Travel Taskforce](#) « pour un retour sûr et durable des voyages internationaux ». Ce groupe de travail, créé à la demande du Premier ministre et placé sous la tutelle conjointe des ministres de la santé et des transports, travaillera en collaboration avec des experts en santé publique mais également avec les secteurs de l'aviation, du tourisme et des voyages afin de mettre au point un mécanisme de [réduction de la période de quarantaine](#) (aujourd'hui 14 jours). Le gouvernement souhaite explorer différentes modalités concrètes de mise en application d'un futur régime de tests de dépistage à l'arrivée, qui seraient dans tous les cas entrepris de façon privée et aux frais des passager afin de préserver les capacités de tests du NHS.

Lors de son allocution devant le Parlement, Grant Shapps a souligné la volonté du gouvernement d'examiner « toutes les options possibles, tant au niveau national qu'international » et a insisté sur la nécessité pour les voyageurs de maintenir une période d'isolement, même en cas d'introduction de tests (« le Gouvernement n'est pas favorable à l'utilisation de tests comme alternative à la quarantaine mais soutient une combinaison des deux »). Le Ministre semble favoriser un modèle axé autour d'un test unique effectué après une période d'isolement et la *task-force* devra formuler des propositions « opérationnelles » en ce sens « au plus tard au début du mois de novembre 2020 ». Elle explorera également des modèles alternatifs, notamment des projets pilotes avec des pays partenaires pour établir l'efficacité d'une quatorzaine effectuée avant le départ plutôt qu'à l'arrivée. Il convient de noter que si les gouvernements respectifs des quatre Nations sont invités à prendre part aux travaux de la *task-force*, les politiques en matière de tests à l'arrivée risquent de continuer de diverger au sein du RU, la santé étant une compétence « dévolue ».

Si certaines compagnies (BA) ont qualifié la création du groupe de travail de « [pas dans la bonne direction](#) », beaucoup (*Virgin Atlantic*, *EasyJet* etc.) ont également réitéré leur conviction qu'un test négatif devrait permettre de dispenser les passager de toute quarantaine. Une déclaration commune des PDG d'*Easyjet*, *Heathrow*, *Manchester Airports Group (MAG)* et *Virgin Atlantic* plaide en faveur de la mise en place d'un régime de tests d'ici début novembre car, sans une action « rapide », « le Royaume-Uni prendra encore plus de retard sur ses concurrents, ce qui entravera toute perspective de reprise économique ». Près de 900 emplois sont menacés dans les trois aéroports britanniques de MAG - *Manchester*, *London Stansted* et *East Midlands Airport*, tandis [qu'EasyJet enregistre la première perte annuelle](#) de son histoire (projections de plus de 800 M£ de pertes en 2020 et programme de vol plafonné à 25 % de sa capacité habituelle en 2021).

Pour Jim McMahon, le ministre fantôme aux transports du Parti travailliste, le gouvernement a été « incompetent et lent à réagir ». Il appelle par ailleurs de ses vœux la mise en place d'un plan de soutien financier spécifique au secteur de l'aviation.

INDUSTRIES

Nissan et Toyota exigent du gouvernement britannique une compensation financière en cas d'absence d'accord de libre-échange (ALE) – Alors que les négociations en vue de conclure un accord commercial avec l'UE sont toujours en cours, les deux plus grands constructeurs automobiles japonais implantés au RU ont demandé au gouvernement britannique [une compensation pour couvrir les droits de douane](#) de 10 % qui risqueraient de frapper leurs exportations en cas de *no deal*. *Nissan* avait averti en juin que son usine de Sunderland, qui emploie près de 6 700 personnes, ne serait pas rentable sans ALE car « l'UE est son client le plus important » (70 % de la production est exportée vers l'UE). Elle avait toutefois consenti à investir 52 M£ dans une nouvelle chaîne de montage pour construire son nouveau modèle Qashqai, après avoir obtenu du gouvernement britannique l'assurance que le Brexit ne nuirait pas à sa compétitivité. Selon la fédération représentant l'industrie automobile au RU, la *Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)*, *Nissan* et *Toyota* ont produit un peu moins d'un demi-million de véhicules au RU l'année dernière, dont 220 000 ont été exportés vers l'UE.

En 2019, le RU a consacré 5,7 Md€ aux subventions publiques pour l'achat de véhicules de société – Selon [une étude](#) réalisée par le groupe de défense de l'environnement *Transport & Environment*, ces subventions sont principalement destinées aux véhicules les plus polluants, dès lors que 96 % des

nouvelles voitures de société sont équipés de moteurs à essence et diesel. Au RU, les achats de véhicules de société ont représenté 56 % de l'ensemble des ventes en 2019. Toutefois, dans le cadre de [l'initiative EV100](#), certaines grandes entreprises britanniques – telles que *BT*, *British Gas* ou *Tesco* – se sont engagées à électrifier leurs flottes.



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 Stanislas GODEFROY (chef du pôle sectoriel)