

ACTUALITES SECTORIELLES AU ROYAUME-UNI

Climat, énergie, environnement, industrie, numérique, services professionnels, transports

SOMMAIRE

Fait marquant

- La demande de 2 roues a triplé avec la quête d'alternatives aux transports en commun

Climat & énergie

- Le soutien du Gouvernement aux centrales de type biomasse est contesté
- Un réseau électrique fonctionnant sans gaz par intermittence en 2025 ?
- Un groupe d'entreprise souhaite impulser une stratégie hydrogène britannique plus ambitieuse

Environnement

- Le RU pourrait cesser son soutien financier aux énergies fossiles à l'étranger

Industrie

- Jaguar Land Rover supprime 1000 emplois
- De nouveaux crédits et des plaques d'immatriculation « vertes » pour soutenir « la relance durable »

Transport

- L'industrie du tourisme s'oppose à la quarantaine alors que le Gouvernement réfléchit toujours à la mise en place de corridors de transport
- Les opérateurs ferroviaires sont en négociations avec le gouvernement britannique pour étendre leur plan de soutien
- La Haute Cour a estimé que la disqualification de l'opérateur de transport Stagecoach était légale

FAIT MARQUANT

La demande de 2 roues a triplé tandis que les britanniques cherchent des alternatives aux transports en commun – Selon le site de vente en ligne *Auto-Trader*, les demandes de renseignements adressées aux vendeurs de 2 roues ont triplé au cours de la première semaine de juin comparativement à 2019, après avoir doublé au cours de la dernière semaine de mai. Les ventes

de vélo électrique ont également progressé pendant le confinement. Le gouvernement britannique conseille toujours d'éviter les transports publics dans la mesure du possible afin de réduire le risque de transmission du Covid-19. Selon un sondage publié en mai par Ipsos Mori, 61% des Britanniques seraient peu disposés à emprunter les transports en commun –et ce même si le confinement était de nouveau assoupli. Les masques grand public sont obligatoires sur tous les types de transports publics depuis le lundi 15 juin.

CLIMAT & ENERGIE

Le soutien du Gouvernement aux centrales de type biomasse est contesté - Le ministère de l'Economie, de l'Energie et de la Stratégie industrielle (BEIS) se serait engagé à soutenir le secteur de la biomasse (production d'électricité grâce à la combustion de pellets de bois) à hauteur de 13Md£ d'ici 2027 (1Md£ par an en subventions directes aux différentes installations biomasse) selon le rapport du think tank spécialisé Ember. Les deux installations biomasse au RU (Drax Group et EPH) et celle en construction de MGT à Teeside pourraient par ailleurs continuer à bénéficier d'une exemption en matière de taxation carbone (333M£) dans le cadre du nouveau marché carbone britannique à venir au 1^{er} janvier 2021. La biomasse est, jusqu'à présent, considérée comme une énergie renouvelable en raison du fait que le bois utilisé peut être compensé par la plantation d'autres arbres. Or, Ember considère, d'une part, que non seulement les émissions issues de la combustion de pellets par unité d'électricité sont plus importantes que pour le charbon mais d'autre part que le bois consommé serait très loin d'être compensé par des plantations équivalentes notamment en Amérique du Nord. Le processus peut parfois y prendre plusieurs siècles contribuant ainsi directement à la détérioration des forêts comme puits de carbone et également au changement climatique. Les auteurs du rapport pointent par ailleurs le coût que représente le soutien de l'Etat à cette filière pour les contribuables et l'absence d'impact positif sur le climat. L'Etat a d'ores et déjà annoncé qu'il ne subventionnerait plus de centrales biomasse qui ne puissent récupérer les émissions carbonées à partir de 2027. En 2019, la biomasse représentait environ 11% de l'électricité britannique.

Un réseau électrique fonctionnant sans gaz par intermittence en 2025 ? – Le réseau électrique britannique pourrait fonctionner quelques heures chaque jour sans utiliser de gaz naturel à partir de 2025, selon le gestionnaire du réseau de gaz et d'électricité National Grid. Il s'agit de la prochaine étape visant à « décarboner » complètement le réseau d'électricité d'ici 5 ans, après avoir battu récemment le record de production d'électricité sans charbon (deux mois). L'enjeu est de taille puisque le gaz, moins émetteur que le charbon, représentait encore 40% du mix électrique en 2019 au RU grâce, notamment, à de nombreux puits en Mer du Nord et cela malgré une production en baisse. Les centrales à gaz pourraient contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique comme énergie de transition à condition qu'elles puissent être équipées de systèmes de capture et de stockage de carbone, comme s'y est engagé le Gouvernement à hauteur de 800M£ dans le budget de mars. Il s'agit d'un défi immense pour les grands groupes pétroliers tels que Shell et BP. Ceux-ci ont progressivement orienté leurs activités vers le gaz en pariant sur son rôle « durable » dans la production d'électricité qui devrait augmenter en raison de la hausse de la demande issue du développement de la mobilité et du chauffage électrique. National Grid espère également pouvoir décarboner le réseau de gaz naturel (méthane) en le remplaçant par de l'hydrogène, indispensable pour respecter l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050.

Un groupe d'entreprise souhaite impulser une stratégie hydrogène britannique plus ambitieuse - Plus d'une quarantaine d'entreprises représentant 100Md£ en chiffres d'affaires et

employant près de 100 000 personnes au RU ont écrit au Chancelier Rishi Sunak pour qu'il accélère la mise en place d'une stratégie hydrogène au service de la relance économique post-covid. Certaines entreprises telles que Anglo American, Bosch, Equinor, Siemens, Alstom ou EDF se sont dites prêtes à investir 1,5Md£ dans des projets de production d'hydrogène au RU. Ils souhaitent se concentrer sur la création d'emplois hautement qualifiés et verts dans des secteurs essentiels à l'économie future, tels que l'énergie décarbonée, les transports et l'industrie lourde. Le budget britannique de mars comportait un investissement de 70M£ pour deux projets de fermes à hydrogène à Mersey et Aberdeen. La semaine dernière, l'Allemagne a présenté le premier projet de son nouveau plan hydrogène de 9Md£ et les états membres de l'UE ont appelé la Commission européenne à faire des propositions pour avancer sur ce sujet. À l'échelle mondiale, cette technologie à faible émission devrait être capitalisée à hauteur de 2 500Md \$ d'ici 2050 et pourrait créer 30 millions d'emplois. La *Railway Industry Association* a également demandé au gouvernement de commencer à investir dans les trains à hydrogène et les technologies de batteries pour stimuler la relance économique, encourager l'électrification, tout en réduisant l'utilisation du diesel. Selon le Directeur Technique, David Clarke, « La technologie existe déjà. Ce qui est nécessaire à présent, c'est d'engager la commande d'une flotte ». En effet, le géant français Alstom a déjà développé un modèle opérationnel de train à hydrogène avec la société britannique de matériel roulant Eversholt. Le gouvernement a fixé la fin du diesel sur son réseau ferroviaire à 2040, mais environ 2 500 véhicules doivent être remplacés d'ici-là.

ENVIRONNEMENT

Le RU pourrait cesser son soutien financier aux énergies fossiles à l'étranger – très critiqué par les ONG et certains parlementaires, le Gouvernement réfléchirait à interdire tout soutien, notamment via l'assurance-crédit, aux projets à énergie fossile dans le cadre d'une nouvelle stratégie climatique à venir en amont de la COP 26. Plusieurs enquêtes de *Global Justice Now* ou de *Carbon Tracker* ont révélé que le RU aurait financé, via des prêts et garanties de l'agence de crédit *UK Export Finance* (UKEF), de nombreux projets dans les énergies fossiles pour 3,5Md£ et cela après la signature de l'Accord de Paris en 2015. La banque de développement du gouvernement - CDC Group - aurait directement investi au moins 300M£ dans des projets à fortes émissions en Afrique et en Asie du Sud telles que des centrales électriques à combustible fossile et usines de fabrication de ciment. UKEF a indiqué de son côté que l'agence avait déjà alloué 2Md£ de prêts directs pour des projets de croissance propre. L'agence dévoilera sa nouvelle stratégie climatique tournée vers les énergies renouvelables dans les mois à venir.

INDUSTRIE

Jaguar Land Rover supprime 1000 emplois - JLR a annoncé le licenciement de 1000 employés sur les 32 000 que compte la société. Le constructeur automobile a perdu 422 M£ entre mars 2019 et mars 2020. La crise du Covid-19 n'a fait qu'enfoncer une société déjà fragilisée dont les véhicules se vendent peu. Elle avait déjà annoncé le licenciement de 5000 employés en janvier 2019. JLR était alors particulièrement touché par le ralentissement du marché chinois et la baisse des ventes de véhicules diesel tout en faisant face aux incertitudes entourant le Brexit et ses effets sur la compétitivité de l'industrie britannique. JLR n'a pas pu bénéficier des programmes gouvernementaux en raison d'une notation négative (« Junk level credit rating »). Son propriétaire, Tata Motors, préférerait trouver

un partenaire stratégique plutôt qu'injecter des capitaux dans JLR. Celle-ci a donc dû emprunter 560 M£ auprès de banques chinoises.

De nouveaux crédits et des plaques d'immatriculation « vertes » pour soutenir « la relance durable » – Afin d'encourager le recours aux véhicules zéro émission, le gouvernement britannique introduira à l'automne des plaques d'immatriculation vertes. En collaboration avec les autorités locales, elles pourraient permettre aux conducteurs de bénéficier de nouvelles mesures, telles qu'une exonération des péages urbains ou une réduction des tarifs de stationnement. Le gouvernement a également débloqué 12M£ de financements supplémentaires pour investir dans la recherche zéro-émission. En effet, 10M£ seront attribués via des appels d'offres visant à promouvoir l'innovation verte (« Zero Emission Vehicle Innovation Competition ») et 2M£ seront consacrés à soutenir la recherche effectuée par les PME britanniques.

TRANSPORT

L'industrie du tourisme s'oppose à la quarantaine alors que le Gouvernement réfléchit toujours à la mise en place de corridors de transport - Un groupe de 400 agences de voyage, entreprises d'hôtellerie et organismes d'accueil, intitulé *Quash Quarantine*, affirme avoir perdu confiance en la ministre de l'Intérieur Priti Patel. Dans une lettre adressée au gouvernement, *Quash Quarantine* prédit que près d'1,7 million d'emplois dans l'industrie seraient menacés. Ce groupe représente un chiffre d'affaires estimé à 10Md£. Une enquête réalisée auprès de responsables de l'industrie du tourisme a révélé que 71% d'entre eux prévoyaient de licencier jusqu'à 60% de leur personnel. Les signataires souhaitent intensifier leur campagne en vue de la création de « corridors de transport » entre pays européens en remplacement de la quarantaine. Ils estiment que le gouvernement n'aurait pas consulté l'organe consultatif scientifique du *Scientific Advisory Group for Emergencies* avant de la mettre en œuvre et que la quarantaine aurait été soumise au Parlement sans étude d'impact. Le Gouvernement pourrait faire de nouvelles annonces concernant la mise en place de corridors de transport vers les pays à faible risque le 25 ou le 26 juin prochains. Certaines sources estiment que la quarantaine aurait fait perdre 650M£ à l'économie britannique la première semaine suivant sa mise en œuvre.

Les opérateurs ferroviaires en négociations avec le gouvernement britannique pour étendre leur plan de soutien – Alors que le plan de soutien au secteur ferroviaire anglais s'élève à 3,5Md£, les opérateurs de transports espèrent obtenir de l'aide pendant une année supplémentaire. Les « accords d'urgences », conclus en mars entre le ministère des transports et les principaux exploitants de concessions ferroviaires anglaises, arrivent à échéance en septembre. Les opérateurs appellent toutefois à leur extension pour les 12 ou 18 prochains mois. Ces accords transfèrent les recettes et le risque d'exploitation au gouvernement britannique, ce dernier prenant en charge les coûts des exploitants –majorés d'un bonus en cas de bonne performance. Ce système permet ainsi aux opérateurs d'exploiter les liaisons anglaises sans revenus passagers, ce que certains analystes ont pu qualifier de « nationalisation des pertes des compagnies ferroviaires ». Malgré un assouplissement du confinement, la fréquentation des trains est encore inférieure de 80% aux niveaux enregistrés pré-Covid –les 2 mètres de distanciation physique ne permettant d'assurer que 15 à 20% des capacités habituelles. Une étude réalisée par le comité représentant les usagers des transports, Transport Focus, suggère par ailleurs que 40% des passagers du quotidien (*commuters*) estiment que prendre les transports en commun comporte toujours des risques.

La Haute Cour a estimé que la disqualification de l'opérateur de transport Stagecoach était légale – Stagecoach, Virgin Group et la SNCF, concurrents évincés lors de la passation de 3 contrats de concessions ferroviaires, ont engagé un recours contre le ministère des transports, estimant que leur disqualification méconnaissait les règles applicables aux marchés publics. Etait notamment en

jeu la ligne « *West Coast Partnership* », qui comprend l'exploitation du premier tronçon d'HS2 (deuxième ligne à grande vitesse du RU) et qui a depuis été attribuée au consortium FirstGroup et Trenitalia. Stagecoach a été évincé car, refusant d'assumer le risque financier (7,5Md£) associé au régime de retraite du ferroviaire en lieu et place du gouvernement britannique, le ministère des transports a estimé que son offre était irrégulière. La cour de première instance a jugé que le non-respect du critère relatif aux retraites par Stagecoach lors de sa réponse à l'appel d'offres justifiait sa disqualification du processus de mise en concurrence. Stagecoach ne devrait pas faire appel. Arriva (Deutsche Bahn), qui avait initialement également introduit un recours contentieux, a finalement réglé son litige de façon extrajudiciaire avec le ministère des transports britannique.



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 Pauline MAZURIER-NOLIN (industrie, transports), Gautier HOUEL (climat, énergie, environnement), Hugo CORNUEL (stagiaire) et Christian Fatras (chef de pôle)