

1. Évolution épidémiologique

Au 5 juin à 9 heures du matin, 5 214 277 tests ont été effectués, dont 207 231 le 4 juin. 283 311 personnes ont été testées positives.

À 17 heures le 4 juin, 40 261 des personnes positives pour le coronavirus, tous milieux confondus, sont décédées.

Le Ministre des transports annonce que le port du masque dans les transports en commun sera obligatoire en Angleterre à partir du 15 juin – Grant Shapps a indiqué que, malgré la recommandation du gouvernement d'éviter autant que possible les transports en commun, la nouvelle phase de déconfinement – qui entrera en vigueur le 15 juin – sera susceptible d'exercer une pression supplémentaire sur les transports publics. Aussi, le port du masque sera une condition préalable à tout trajet et des amendes pourront éventuellement être mises en place si les passagers refusent d'obtempérer. Dans un premier temps, les gares mettront des masques grands publics à la disposition des passagers ayant « oublié ». Le port du masque sera obligatoire en Angleterre au sein des bus, trains, avions et ferries. Le ministre des transports a indiqué qu'il s'attendait à ce que l'Ecosse et le Pays de Galles introduisent des mesures similaires sur leurs réseaux respectifs de transports publics. Le télétravail doit néanmoins continuer à être le mode de travail par défaut pour ceux qui le peuvent. Dans le cas contraire, les modes de transports alternatifs doivent être privilégiés, et Grant Shapps se réjouit de l'essor du vélo (graphique ci-dessous) dans le cadre de la « révolution verte des transports ». Les 3 principaux syndicats du secteur (RMT, Aslef et Unite) ont salué cette mesure estimant que « le port du masque doit devenir la nouvelle norme dans les transports publics ». Pour rappel, les données de l'ONS suggèrent que le taux de mortalité en raison du covid-19 est particulièrement élevé pour les hommes chauffeurs de bus et d'autocars, avec 26,4 décès pour 100 000 hommes.

Les modalités de la quarantaine se précisent avant son entrée en application le 8 juin – Très critiquée par les professionnels de l'aviation, du tourisme et de l'industrie et des parlementaires de tous bords, la quarantaine britannique sera mise en place le 8 juin pour trois semaines. Certains parlementaires ont déploré que les conseils scientifiques du comité SAGE justifiant l'instauration de la quatorzaine ne soient pas rendus publics. Selon la ministre de l'Intérieur, Priti Patel, cette mesure de « santé publique aux frontières » reposera sur un formulaire de « localisation » (*contact locator form*) que tout passager sera tenu de remplir en amont de son voyage sous peine de se voir infliger une amende de 100£ par la police aux frontières. Les données collectées seront transmises à l'entité *Public Health England*. Elle pourra prévenir les services de police si elle a des raisons de penser qu'un passager enfreint les 14 jours d'isolement. Une violation de la quatorzaine donnera lieu à une amende allant jusqu'à 1000£ ainsi qu'à des poursuites le cas échéant. Cette mesure sera revue toutes les trois semaines, en commençant par la semaine du 28 juin. P. Patel et le ministre des Transports Grant Shapps ont tenu hier une table ronde avec les opérateurs de transports et notamment de l'aviation afin de mieux prendre en compte les impacts de la quatorzaine dans ce secteur. Fait rare, cette table ronde a été boycottée par British Airways, première compagnie au RU qui n'a pas donné d'explications. L'opportunité de mettre en œuvre des ponts aériens bilatéraux avec certains pays dont le taux d'infection est faible est également à l'étude. Enfin, Mme Patel a mentionné la compétence des trois autres Nations pour mettre en œuvre cette mesure de santé publique aux frontières selon leurs « propres conditions ».

2. Mesures nouvelles

/

3. Impact économique et financier

Marché du travail, l'Office for National Statistics expérimente de nouvelles données - L'ONS reprend sur son site aujourd'hui des données expérimentales (tirées du site de recherche d'emploi en ligne Adzuna) sur les offres d'emploi qui permettent d'avoir une vision actualisée du marché de l'emploi par rapport aux statistiques officielles qui ont toujours un temps de retard. Si, sans surprise, ces données confirment une dégringolade des offres entre la mi-mars (indice à 91,4 le 12 mars) à début mai (indice de 41,8 le 1 mai), elles montrent aussi que les offres d'emploi se seraient stabilisées en mai voire auraient amorcé un très léger rebond (indice de 43,3 le 22 mai) conforme au sentiment général d'une reprise de l'activité.

4. Analyse sectorielle / entreprises

Des entreprises bénéficiant du mécanisme d'emprunt de la BoE continueront à verser des dividendes – La BoE a [publié](#) le 4 juin la liste des montants empruntés par les grandes entreprises à travers le mécanisme *Covid Corporate Financing Facility* (CCFF). A ce jour, 16,3 Md£ ont été tirés par plus de 53 entreprises, la moitié de cette somme allant à des succursales britanniques d'entreprises étrangères. Depuis le 19 mai, les entreprises bénéficiant du CCFF doivent s'engager à ne pas verser de dividendes si la date de remboursement de leur obligation est après le 19 mai 2021. Or, de nombreuses multinationales bénéficiaires, telles que BASF, Bayer, Baker Hughes ou Telefonica, continueront à verser des dividendes en 2020 : selon le *Financial Times*, ces entreprises auraient émis leurs obligations avant l'entrée en vigueur des nouvelles conditions de la BoE le 19 mai. Cette annonce a fait réagir des députés conservateurs comme travaillistes, pour qui le gouvernement a agi trop tard pour bloquer le versement des dividendes. A noter que la liste exclut les montants tirés mais déjà remboursés : ainsi, certaines entreprises auraient remboursé la BoE plus tôt que prévu pour éviter d'apparaître dans cette liste.

Un investisseur propose de soutenir les PME en situation de ne pas pouvoir rembourser les PGE - L'un des plus grands fonds d'investissement britanniques dans les PME soutenu par les grandes banques britanniques, le *British Growth Fund* (BGF), va proposer un fonds de 15 Md£ pour aider à renflouer des milliers d'entreprises qui auront du mal à rembourser les prêts garantis par l'État pendant la crise du Covid. La proposition suggère que l'investissement du secteur privé soit complété à due concurrence par des fonds publics dans un format similaire à celui du *Future Fund*, mis en place pour soutenir les start-ups. Elle pourrait donc résulter de la même façon en la conversion de la dette en participations, soit en la création d'une structure de défaisance pour détenir la dette. De son côté, l'association professionnelle TheCityUK propose de créer une société comparable à 3i, créée à l'origine par le gouvernement et les banques après la seconde guerre mondiale pour recapitaliser les entreprises britanniques.

Le marché automobile britannique a diminué de près de moitié en 2020 – Alors que plus d'1M de nouveaux véhicules ont été vendus lors des cinq premiers mois de l'année 2019, seuls 500 000 l'ont été sur la même période en 2020. La SMMT révèle également qu'en mai 2020, les ventes de nouvelles voitures ont chuté de 89%, avec 20 000 véhicules vendus – le plus faible niveau depuis 1952. Seul le segment des véhicules électriques semble avoir été épargné par le confinement, puisqu'une augmentation de 130% a été enregistrée au cours des 5 premiers mois de 2020. Les concessions automobiles, qui ont rouvert depuis le 01/06, font toutefois preuve d'optimisme et indiquent faire face à un niveau de demande relativement élevé.

L'industrie automobile britannique pousse en faveur d'un plan de relance sectoriel – Les discussions, engagées depuis plus d'un mois entre industriels et ministères du trésor et des transports, pourraient se conclure prochainement par un plan de soutien à l'automobile à hauteur de 1,5Md£. L'industrie automobile serait en faveur d'un bonus à l'achat permettant de diminuer le prix d'un véhicule de 2500£, afin de stimuler la demande et permettre la vente de 600 000 nouveaux véhicules. Toutefois, des divergences sur l'opportunité d'utiliser ce futur plan de relance pour accélérer la décarbonation du secteur se font sentir. D'un côté, les industriels estiment que l'achat de tout nouveau véhicule doit être soutenu, indépendamment de son caractère propre ou polluant. De l'autre, le Premier ministre et le

ministre des transports s'étaient engagés en faveur de la fin des ventes des véhicules thermiques et *plug-in* hybrides d'ici 2035. La SMMT estime qu'un paquet de soutien « qui ne favoriserait pas de façon disproportionnée certaines technologies », permettrait de relancer la confiance des consommateurs et l'économie, mais également d'augmenter les recettes de l'Etat à hauteur de 3£ pour chaque 1£ dépensé. Dans le contexte de Présidence britannique de la COP26 – dont la priorité est la décarbonation des véhicules particuliers – et d'objectif de neutralité carbone à 2050, il est toutefois difficilement envisageable qu'un plan de soutien à la demande puisse être dépourvu de toute considération environnementale.