

Suivi bihebdomadaire COVID-19 : situation au 6 avril 2020

Le Service économique régional de Pékin réalise depuis le 24 février des points réguliers à destination des entreprises et de la communauté d'affaires française sur la crise sanitaire liée au virus Covid-19, ainsi que sur l'impact de cette dernière sur l'activité économique et le secteur des transports en Chine. **À partir de la semaine du 30 mars, ces points sont publiés deux fois par semaine : le mardi et le vendredi.** Des analyses plus approfondies - et notamment sectorielles - sont par ailleurs disponibles dans les brèves hebdomadaires du SER de Pékin. Tout lecteur intéressé peut s'y abonner par simple demande [courriel](#).

Situation sanitaire

Nombre de cas (Chine continentale)

	3 avril	4 avril	5 avril	6 avril
Cas confirmés	81 639	81 669	81 708	81 740 (+32)
Cas possibles	114	107	88	89
Décès (dont Hubei)	3 326 (3 207)	3 329 (3 210)	3 331 (3 212)	3 331 (3 212) (+0)
Guérisons	76 751	76 964	77 078	77 167

Principales actualités en matière sanitaire

Le 6 avril 2020, selon les sources officielles, 32 nouveaux cas de personnes atteintes du COVID-19 ont été enregistrés en Chine continentale, tous « importés ». Le Hubei a enregistré seulement deux nouveaux cas au cours des deux dernières semaines ; la région n'est plus en confinement, à l'exception de Wuhan dont les habitants devront attendre le 8 avril pour pouvoir quitter la ville et la province. Wuhan est confinée depuis le 23 janvier.

Publication de nouvelles directives sanitaires pour les compagnies aériennes et les aéroports. L'Administration de l'aviation civile de Chine (CAAC) a rendu publiques ces nouvelles directives, préconisant des mesures sanitaires avant le vol, à bord, à l'arrivée, à l'attention des équipages, des équipes techniques et des exploitants aéroportuaires, aussi bien pour les vols domestiques qu'internationaux, selon une typologie des risques. La CAAC recommande aux compagnies étrangères exploitant des liaisons internationales vers la Chine de prendre des mesures similaires, notamment pour l'embarquement des passagers et en matière de limitation du taux de remplissage, afin de respecter les consignes préventives de distanciation. Lignes directrices pour les [compagnies](#) et les [aéroports](#).

Le ministère du Commerce a rappelé l'engagement de la Chine à ne pas restreindre ses exportations de produits médicaux. Selon les douanes, la Chine aurait exporté pour 1,4 Md USD de fournitures médicales entre le 1^{er} mars et le 4 avril (dont 3,9 milliards de masques et 16 000 respirateurs artificiels). Malgré l'engagement des chefs d'État du G20 à garder les chaînes d'approvisionnement fluides, 70 mesures de restrictions des exportations de produits médicaux ont été mises en place dans le monde au cours du seul mois de mars selon la base de données Global Trade Alert. ([SCMP](#)) ([Bloomberg](#)) ([WSJ](#)).

Situation économique

Les variations indiquées dans les tableaux ci-dessous sont exprimées en glissement annuel.

Mobilisation de la main-d'œuvre chinoise

	31 mars	1 avril	2 avril	3 avril	6 avril
Voyageurs des transports collectifs interurbains (fer, routes, voies d'eau et air)	18 202 800 (-61 %)	18 461 600 (-61 %)	18 688 300 (-60 %)	20 080 700 (-57 %)	20 380 400 (-58 %)
Entrée de travailleurs migrants dans les métropoles (Baidu Migration Index)					
à Pékin	3,02 (-73 %)	3,22 (-73 %)	3,10 (-73 %)	2,88 (-81 %)	non dispo.
à Shanghai	4,23 (-51 %)	4,39 (-51 %)	4,14 (-55 %)	4,22 (-63 %)	non dispo.
à Canton	5,62 (-45 %)	5,77 (-48 %)	5,40 (-47 %)	5,80 (-51 %)	non dispo.
à Shenzhen	4,89 (-36 %)	5,00 (-42 %)	4,52 (-47 %)	4,82 (-50 %)	non dispo.

NB : le *Baidu Migration Index* reflète les flux de personnes entrant dans les principales agglomérations du pays. Cet indicateur prend en compte les modes de transport routier (saturation du trafic), ferroviaire et aéroportuaire (fréquentation des gares et aéroports). Il est estimé grâce aux bases de données des utilisateurs de ces plateformes.

Indicateurs de mobilité urbaine

Indicateur	31 mars	1 avril	2 avril	3 avril	6 avril
Fréquentation du métro à Pékin (passagers journaliers)	2 938 600 (-69 %)	3 047 000 (-70 %)	3 060 000 (-70 %)	3 119 000 (-71 %)	non dispo.
Fréquentation du métro à Shanghai	6 700 000 (-42 %)	7 045 000 (-41 %)	7 022 000 (-42 %)	7 182 000 (-44 %)	non dispo.

Autres indicateurs de reprise de l'activité

Indicateur	3 avril	4 avril	5 avril	6 avril	7 avril
Consommation de charbon par six grands groupes de production électrique (1000 t.)	565,3 (-17%)	568,7 (-16%)	545,5 (-14%)	517,2 (-14%)	520,5 (-13%)
Ventes immobilières dans 32 grandes villes (1000 m²)	369,0 (-20%)	189,0 (-22%)	133,9 (-27%)	non dispo.	non dispo.

NB : ces données sont issues de la base de données *Wind*. Les six groupes de production électrique sont : Zhejiang Electric Group, Shangdian Power, Yudean Group, China Guodian Corp., China Datang et China Huaneng. Les 32 villes sont : Pékin, Shanghai, Tianjin, Canton, Shenzhen, Hangzhou, Nankin, Qingdao, Suzhou, Jiangyin, Xiamen, Dalian, Wuhan, Nanchang, Foshan, Wuxi, Fuzhou, Dongguan, Huizhou, Baotou, Changchun, Yangzhou, Anqing, Yueyang, Shaoguan, Nanning, Chengdu, Changsha, Harbin, Kunming, Shijiazhuang, Lanzhou. On compare la moyenne glissante sur sept jours avec la période correspondante en 2019 (glissement annuel).

Principales actualités économiques

3,2 millions d'entreprises ont été créées en Chine entre janvier et mars, soit une baisse de 29 % par rapport au T1 2019. Au cours de la même période, 460 000 entreprises ont fermé (plus de la moitié de ces entreprises avaient été créées au cours des trois dernières années). Le nombre de fermetures pourrait être largement sous-estimé du fait des procédures de faillites longues et coûteuses en Chine. ([SCMP](#))

L'industrie automobile chinoise peut s'attendre à une pénurie de certaines pièces détachées selon le ministère du Commerce qui recommande aux entreprises de constituer des stocks et de préparer des solutions de secours dans le contexte de la fermeture de nombreuses usines en Europe et aux États-Unis. Selon les prévisions d'IHS, la production chinoise de véhicules légers baisserait de 11,5 % en 2020 avant de rebondir de 7,5 % en 2021. ([Caixin](#)) ([Reuters](#))

La Nouvelle banque de développement (« banque des BRICS ») a émis un emprunt de 5 Md RMB (700 M. USD) à trois ans sur le marché obligataire interbancaire chinois (CIBM) ; l'objet de l'émission est de combattre le COVID-19 en aidant le gouvernement chinois à financer les dépenses de santé dans les régions qui ont été le plus touchées par l'épidémie (Hubei, Guangdong et Henan). Le papier, sursouscrit plus de trois fois, a été placé à hauteur de 54 % auprès de banques centrales, la part des non-résidents représentant près de 60 % de la demande.

La Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (AIIB) envisage de lancer une facilité de 5 Md USD destinée à financer les institutions publiques ou privées affectées par le COVID-19. La facilité, qui pourrait notamment financer des projets d'infrastructure liés à la santé, viserait à aider en priorité les pays membres à faible revenu, dont les économies subissent l'incidence négative de la pandémie.

Le ministère du Commerce a rappelé que des mesures sont mises en place pour stabiliser les IDE entrants : aide aux investisseurs pour la reprise des opérations ; publication d'un nouveau catalogue des industries dans lesquelles les IDE sont encouragés (notamment les secteurs de la haute technologie et de la protection de l'environnement) ; mise en œuvre des réglementations liées à la Loi sur les investissements étrangers (mécanisme de plaintes) ; engagement de la Chine de conclure des traités bilatéraux, en particulier l'accord global sur les investissements UE-Chine et l'accord de libre-échange Chine-Corée-Japon.

Point de situation dans le Hubei : 97 % des entreprises industrielles "de taille significative" de Wuhan auraient relancé leurs activités le 6 avril selon les annonces du bureau de l'information économique du Hubei. Ce taux atteindrait 100 % dans la zone de développement du lac de l'Est (ou "Vallée Optique"), l'une des trois zones économiques spéciales de rang national de Wuhan, spécialisée notamment dans les semi-conducteurs et l'optoélectronique et qui été comparativement moins touchée par l'épidémie. Les entreprises de service de taille significative affichent un taux de reprise de 93 % (96 % pour les secteurs du commerce de détail, de l'hôtellerie et de la restauration ; 85 % pour le bâtiment ; 93 % pour les promoteurs immobiliers). Ces chiffres ne rendent pas entièrement compte de la réalité de la reprise, qui demeure très faible voire inexistante dans certains secteurs alors que, à titre d'exemple, les entreprises de restauration ne peuvent qu'offrir des services de livraison à domicile et que le secteur de l'hôtellerie rapporte une absence totale de clients.

Taux de reprise dans dix des principales villes de Chine

Ville	% du PIB national (2018)	Taux de reprise au 3 mars	Taux de reprise au 31 mars
Shanghai	3,6 %	45 %	78 % (+33)
Chengdu	1,7 %	46 %	78 % (+32)
Shenzhen	2,7 %	43 %	77 % (+34)
Canton	2,5 %	40 %	75 % (+35)
Chongqing	2,3 %	43 %	75 % (+32)
Tianjin	2,1 %	38 %	75 % (+37)
Xi'an	0,9 %	36 %	73 % (+37)
Zhengzhou	1,1 %	31 %	70 % (+39)
Pékin	3,4 %	37 %	65 % (+28)
Wuhan	1,6 %	13 %	31 % (+18)

Taux de reprise de l'activité économique dans les 12 principales provinces de Chine

Province	% du PIB national (2019)	Taux de reprise au 3 mars	Taux de reprise au 24 mars
Shandong	7,7 %	60 %	78 % (+18)
Sichuan	4,1 %	61 %	77 % (+16)
Zhejiang	5,7 %	57 %	77 % (+20)
Jiangsu	9,3 %	59 %	76 % (+17)
Fujian	3,5 %	62 %	76 % (+14)
Guangdong	9,8 %	60 %	76 % (+16)
Hunan	3,7 %	61 %	75 % (+14)
Shanghai	3,3 %	57 %	74 % (+17)
Hebei	3,6 %	56 %	74 % (+18)
Henan	4,8 %	52 %	72 % (+20)
Pékin	3,1 %	49 %	71 % (+22)
Hubei	4,0 %	29 %	48 % (+19)

NB : les données sont issues de Baidu Huiyan, et estiment le taux de reprise par rapport au niveau d'activité au mois de décembre 2019. Ces taux – qui restent indicatifs – sont sensiblement inférieurs à ceux communiqués par les autorités des différentes circonscriptions concernées. En bleu : les provinces et villes les plus prospères (PIB) du pays.

Situation dans les transports

Transport aérien : La multiplication des différentes mesures récemment prises par les autorités chinoises en matière sanitaire (dépistage obligatoire au COVID-19 des pilotes opérant vers Pékin et Shanghai et déroutement vers 12 points d'escale préalables pour contrôle médicaux des passagers des vols internationaux à direction de Pékin), aérienne (limitation des liaisons aériennes passagers à une fréquence hebdomadaire par paire de points, par compagnie et par pays) et douanière (nouvelles obligations faites aux fournisseurs et fabricants chinois en matière d'exportation de matériel médical) sont toutes de nature à entraver l'ensemble des opérations de transport de marchandises par voie aérienne, par vols tout cargo ou transitant en soute des avions passagers. Le programme tout cargo d'Air France est en révision constante. A ce contexte s'ajoute les pressions sur le marché d'exportation de matériel médical, pouvant porter préjudice à la sécurisation de certaines livraisons commandées par la France, exercées par d'autres demandeurs importants, notamment par les États-Unis (désormais autorisés par la Chine à l'exploitation illimitée de vols cargo entre les villes américaines et Pékin, Shanghai et Canton). Les principales compagnies chinoises mettent en place des vols passagers configurés à vide pour le transport de marchandise. Jusqu'au 2 mai prochain, les seuls vols passagers vers la France sont Pékin - Paris par *Air China* (un vol tous les mercredis), Shanghai - Paris par *China Eastern* (un vol aller tous les samedis et retour

tous les dimanches), Canton - Paris par *China Southern* (un vol tous les mardis). L'aéroport de Wuhan est opérationnel pour les liaisons cargo depuis le 29 mars. Sauf démenti de dernière minute, Wuhan Tianhe doit toujours rouvrir le 8 avril pour les vols passagers en domestique, à l'exception de Pékin. Les liaisons internationales passagers ne sont pas autorisées jusqu'à nouvel ordre.

Transport maritime et fluvial : L'activité des principaux ports chinois est globalement normale, même pour les réceptions de containers réfrigérés (*reefers*) dont la saturation est maintenant en grande partie résorbée. Des départs à vide sont encore à prévoir. Les ports fluviaux des principales villes ont une activité proche de la normale, y compris celui de Wuhan. Les chiffres du ministère des transports montrent que le fret maritime en équivalent vingt-pieds a baissé de moins de 20 % en février 2020 par rapport à février 2019.

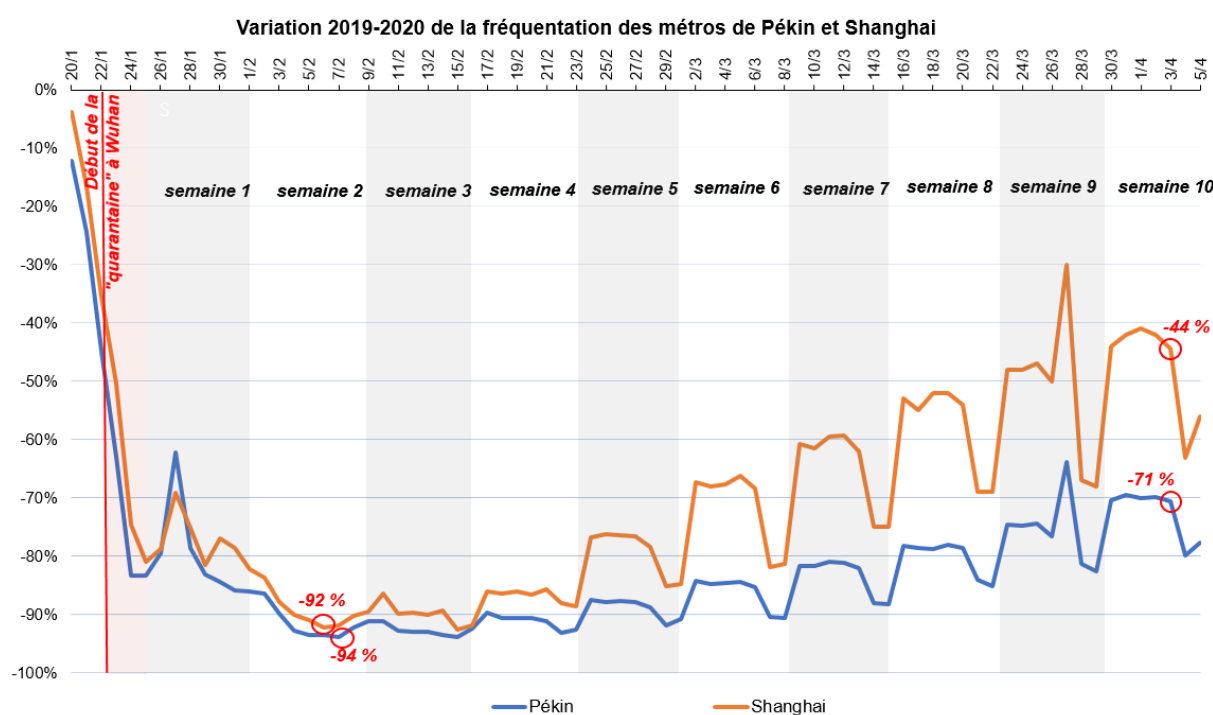
Transport ferroviaire : Le fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe fonctionne à nouveau. Le premier train de fret Wuhan-Duisburg est parti du Hubei le 28 mars. Les places disponibles restent cependant limitées. Le fret ferroviaire est moins touché par les mesures sanitaires que le routier, ce qui a engendré une stabilité des flux pendant la crise, voire une augmentation par rapport à l'année dernière. Des trains spéciaux de passagers sont affrétés pour faciliter le retour des travailleurs vers leurs lieux de travail. Les chiffres du ministère des Transports montrent que le fret ferroviaire en tonnage a augmenté de 4 % en février 2020 par rapport à février 2019.

Transport routier : Le transport routier international souffre de congestions, allongeant les temps de parcours, notamment à la frontière avec le Vietnam. Afin d'éviter cette congestion, certains logisticiens préconisent de passer la frontière en train de fret, avant de repasser sur du transport routier. Sur le plan domestique, la plupart des trajets hors Hubei peuvent être assurés. Le coût du fret reste sensiblement supérieur à la normale (de +20 % à +100 %). Les flux de transport de marchandises à l'intérieur du Hubei n'ont amorcé un redémarrage qu'à partir du 10 mars et demeurent à un taux de reprise de 20 % le 19 mars. Le taux de reprise des flux de marchandises entre le Hubei et les autres provinces est de 30 % à la même date. Les chiffres du ministère des transports montrent que le fret routier a baissé de moitié en février 2020 par rapport à 2019.

Restrictions de déplacement à Wuhan : Au soir du 6 avril 2020, 6 988 quartiers ont officiellement été déclarés "libres de l'épidémie" (soit 98,4 % des quartiers de Wuhan), étiquette permettant aux habitants concernés de se déplacer à pied dans les limites de leurs quartiers et de faire leurs courses. Ce taux est en légère baisse en raison de la prise en compte, pour déterminer le niveau de risque épidémique dans chaque quartier, de 690 cas asymptomatiques placés sous observation. On notera cependant que le nombre de cas asymptomatiques est estimé, notamment par des membres du personnel médical, comme très supérieur aux chiffres officiels. Les tests de détection du COVID-19 sont disponibles pour chaque habitant de Wuhan, mais uniquement sur une base volontaire. Plusieurs entreprises ont cependant donné un caractère obligatoire à ces tests pour leurs employés.

Les déplacements en véhicule particulier ne sont toujours autorisés que pour des raisons professionnelles et sur présentation d'un certificat médical et d'une attestation de redémarrage de l'employeur. Ces restrictions aux déplacements doivent prendre fin officiellement le 8 avril, date de la réouverture des transports en commun et date à laquelle les habitants de Wuhan ainsi que les résidents d'autres régions bloqués à Wuhan seront libres de quitter la ville. 70 % des lignes d'autobus de Wuhan auront rouvert le 8 avril, ainsi que 7 lignes de métro sur 9. Les taxis traditionnels seront autorisés à rouler mais pas les Didi. Les liaisons de bus reliant Wuhan à d'autres villes du Hubei seront rouvertes mais ne marqueront que l'arrêt final. Les liaisons régulières de bus entre Wuhan et des villes situées à l'extérieur du Hubei ne seront en revanche pas rétablies. Si une certaine incertitude existe encore à l'heure actuelle sur la proportion de liaisons ferroviaires et aériennes qui seront rouvertes le 8 avril, il apparaît déjà que les liaisons au départ de Wuhan en direction de Pékin ne seront pas rétablies à cette date.

Évolution de la fréquentation dans les métros de Pékin et Shanghai depuis 10 semaines



Variation de fréquentation des métros de Pékin (16 lignes exploitées par *Beijing Subway*) et de Shanghai en 2020 par rapport à 2019 durant les dix semaines suivant le Nouvel an chinois (du 27 janvier au 3 avril 2020). Dans les deux villes la reprise du trafic demeure aujourd'hui encore (i) faible, (ii) plus limitée les week-ends que les jours ouvrables et (iii) sensiblement plus lente à Pékin qu'à Shanghai, illustrant les mesures plus strictes de reprise d'activité dans la capitale par rapport aux autres métropoles. Par exemple, vendredi 3 avril 2020, la baisse était encore de 71 % à Pékin par rapport à 2019 (7 503 000 passagers de moins que vendredi 12 avril 2019) et elle n'était plus que de 44 % à Shanghai (5 643 000 de passagers de moins qu'en 2019).

NB : la veille sur le transport aérien annexée à cette note est réalisée conjointement par le SER de Pékin et le Service de Presse de l'Ambassade de France en Chine à partir d'informations disponibles sur l'offre des compagnies aériennes et sur les politiques d'accueil des autorités des différents pays à l'égard des personnes en provenance de Chine continentale (sources : IATA : et CTrip). Le suivi des programmes de vols réguliers mixtes (passagers et fret embarqué) et tout-cargo des compagnies aériennes étrangères et chinoises est complété par un retraitement des informations de la Civil Aviation Administration of China (CAAC). Les informations sur le transport routier, ferroviaire et maritime sont issues, entre autres, des veilles mises en place par Geodis et CEVA Logistics (CMA CGM) et Bolloré Logistics.