



Ambassade de France en Chine

Service économique de Pékin  
Antennes de Shanghai, Wuhan

## Suivi bihebdomadaire COVID-19 : situation au 4 mai 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)

	1 mai	2 mai	3 mai	4 mai
Cas confirmés	82 875	82 877	82 880	<b>82 881 (+1)</b>
Cas possibles	11	10	3	<b>10</b>
Décès (dont Hubei)	4 633 (4 512)	4 633 (4 512)	4 633 (4 512)	<b>4 633 (4 512)</b>
Guérisons	77 685	77 713	77 766	<b>77 853</b>

#### Principales actualités en matière sanitaire

Le 4 mai 2020, selon les sources officielles, un seul nouveau cas de personne atteinte du COVID-19 a été enregistré en Chine continentale et aucun décès.

60 % des cas enregistrés en avril par les autorités chinoises ont été des cas de personnes asymptomatiques. L'université de Tsinghua estime par ailleurs entre 40 % et 80 % les transmissions du virus venant de personnes ne présentant pas ou pas encore de symptômes ([Financial Times](#)).

Donald Trump et Mike Pompeo continuent leur escalade dans leurs accusations faites à l'encontre de la Chine et affirment avoir vu des preuves que l'institut de virologie de Wuhan serait à la source du virus. L'OMS a qualifié ces affirmations de simple spéculation tandis que le directeur du renseignement national américain a confirmé que le virus n'était ni d'origine humaine, ni génétiquement modifié ([BBC](#)) ([SCMP](#)).

## Situation économique

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

### Mobilisation de la main-d'œuvre chinoise

	semaine du 30 mars	semaine du 6 avril	semaine du 13 avril	semaine du 20 avril	30 avril
Voyageurs des transports collectifs interurbains (fer, routes, voies d'eau et air)	19 323 000 (-60 %)	19 724 000 (-59 %)	19 808 000 (-59 %)	19 571 000 (-58 %)	22 763 500 (-55 %)

### Indicateurs de mobilité urbaine

Indicateur	semaine du 30 mars	semaine du 6 avril	semaine du 13 avril	semaine du 20 avril	29 avril
Fréquentation du métro à Pékin (passagers journaliers)	2 567 000 (-72 %)	2 612 000 (-72 %)	3 144 000 (-67 %)	3 687 000 (-62 %)	4 416 000 (-40 %)
Fréquentation du métro à Shanghai	5 948 000 (-46 %)	5 845 000 (-49 %)	6 672 000 (-42 %)	7 419 000 (-35 %)	8 335 000 (-11 %)

**NB :** La variation par rapport à 2019 de cet indicateur pour le 29 avril présente un biais statistique puisque cette journée est comparée au mercredi 1<sup>er</sup> mai 2019 (jour férié). Les moyennes hebdomadaires sont calculées sur sept jours ; elles comprennent donc les jours de fréquentation plus limitée du week-end. La semaine du 6 avril 2020 ne comprenait que quatre jours ouvrés (Fête des morts le 6 avril).

### Autres indicateurs de reprise de l'activité

Indicateur	1 mai	2 mai	3 mai	4 mai	5 mai
Consommation de charbon par six grands groupes de production électrique (1000 t.)	531,9 (-5%)	Non dispo.	Non dispo.	Non dispo.	Non dispo.
Ventes immobilières dans 32 grandes villes (1000 m <sup>2</sup> )	275,2 (-18%)	148,4 (-25%)	Non dispo.	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

La Chine aurait exporté 71,2 Md CNY (10,1 Md USD) de matériel médical en mars et avril selon l'[Administration générale des douanes](#). Seraient inclus : 27,8 milliards de masques, 130 millions de combinaisons de protection et 73,4 millions de kits de test COVID-19.

Le tourisme en Chine rebondit à l'occasion du weekend du 1<sup>er</sup> mai : 50 M. de voyages ont été enregistrés le 1<sup>er</sup> et le 2 mai ; les dépenses touristiques ont atteint 12,9 Md CNY (1,8 Md USD). L'administration de l'aviation civile de Chine prévoit à l'occasion des cinq jours fériés (du 1 au 5 mai) 2,9 M. de passagers soit 580 000 par jour (-67 % par rapport à la même période en 2019 mais +43 % par rapport aux fêtes du 4-5 avril dernier). Le taux de remplissage des avions (moins de 70 %) reste cependant très inférieur aux tendances normales. Ce (timide) sursaut du trafic aérien a sans doute bénéficié de la réduction du niveau d'alerte de santé publique de la municipalité de Pékin. Certains observateurs espèrent une confirmation de la reprise, peut être tirée par la demande des entreprises en mai, après la période de congés ([Financial Times](#)).

**Point de situation Hubei** : Au plan sanitaire, le niveau d'alerte à Wuhan a été ramené du niveau 1 (le plus élevé) au niveau 2 (sur un total de trois niveaux). Au plan économique, 98,3 % des entreprises industrielles « de taille significative » auraient relancé leurs activités à la date du 30 avril, selon la Commission pour le développement et la réforme de la province, avec un taux de reprise moyen des employés de 94,7 %. Le taux de retour en poste des employés dans les grandes entreprises est de 95,7 % pour le commerce de détail, 95,6 % dans les services, 95,6 % dans le bâtiment et 97,6 % dans l'immobilier.

Le taux de reprise des entreprises de plus petite taille est plus faible, alors qu'un grand nombre de commerces n'ont pas rouvert leurs portes. La réouverture progressive des restaurants, autorisée à partir du 27 avril sous réserve de la mise en place de mesures de sécurité sanitaire strictes, s'est accélérée avec les congés du 1<sup>er</sup> mai. Si les grands centres commerciaux de Wuhan ainsi que les parcs et le site touristique de la Grue Jaune sont ouverts au public, le taux de fréquentation de ces sites reste pour l'heure en dessous de son niveau d'avant crise. La fréquentation du métro, dont toutes les lignes sont en service, demeure extrêmement faible. Les autorités ont annoncé que la perception des péages sur les autoroutes de Wuhan serait rétablie à partir du 6 mai.

## Situation dans les transports

**Transport aérien :** La multiplication de l'offre de fret aérien répond difficilement à la très forte demande pour l'acheminement de matériel médical d'urgence, malgré une multiplication par cinq de l'offre de charters tout cargo par rapport à la période normale. La prolifération de vols non réguliers cargo conduit cependant à la congestion de l'aéroport de Shanghai Pudong, où le groupe *China Eastern* a annoncé qu'il n'était plus en mesure d'assurer jusqu'à nouvel ordre la manutention des charters au terminal ouest, à compter du 3 mai.

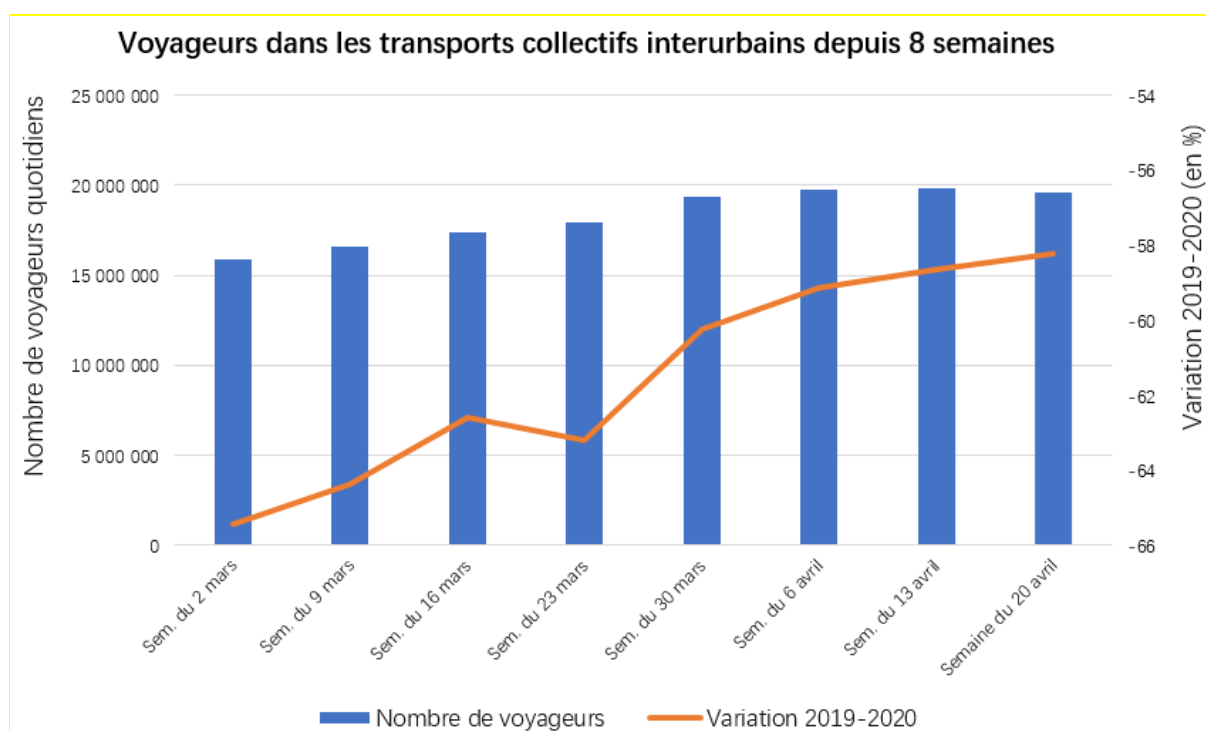
Par ailleurs, après une suspension de quelques semaines, les pilotes des compagnies étrangères sont à nouveau dépistés de manière systématique au COVID-19 à leur arrivée à Pudong, comme partout ailleurs en Chine. Les équipages qui demeurent dans leurs appareils, qui ne sortent donc pas de la zone internationale, ne sont toutefois pas soumis à ces mesures sanitaires. Les principales compagnies commerciales vont donc abandonner leurs liaisons directes vers Shanghai, en prévoyant pour chaque rotation un second équipage. Air France KLM s'apprête ainsi à restaurer son escale technique à Séoul, avec les coûts et les risques opérationnels que cela implique. La congestion aéroportuaire frappe également d'autres aéroports, dont ceux de Zhengzhou et Canton, limitant finalement les solutions de déport alternatives à Shanghai Pudong. Jusqu'au 31 mai, les seuls vols passagers vers la France sont Pékin - Paris par *Air China* (un vol A/R tous les mercredi), Shanghai - Paris par *China Eastern* (un vol A/R tous les samedi /dimanche), Canton - Paris par *China Southern* (un vol A/R tous les lundi/mardi). L'aéroport de Wuhan Tianhe est opérationnel pour le fret aérien (depuis le 29 mars) et les liaisons domestiques passagers (depuis le 8 avril), à l'exception de Pékin. Les liaisons internationales passagers ne sont pas autorisées jusqu'à nouvel ordre.

**Fret maritime et fluvial :** L'activité des principaux ports chinois est globalement normale, même pour les réceptions de containers réfrigérés (*reefers*). Des départs à vide sont encore à prévoir, engendrant une hausse des coûts. Les ports fluviaux des principales villes ont une activité globalement normale, y compris celui de Wuhan. Les ports maritimes chinois n'autorisent les changements d'équipage que pour les membres d'équipage de nationalité chinoise (à bord d'un navire battant pavillon chinois ou étranger) et une demande est nécessaire à l'avance, sans garantie d'approbation. Le volume de fret maritime transporté en mars 2020 s'élève à 734 M. t, soit une baisse de 2,5 % par rapport à mars 2019.

**Fret ferroviaire :** Le fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe fonctionne à nouveau, même au départ ou à l'arrivée de Wuhan. 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. Le ministère du commerce [a publié un avis](#) le 7 avril destiné à favoriser le fret ferroviaire Chine-Europe. Le volume de fret ferroviaire transporté en mars 2020 s'élève à 352 M. t, soit une hausse de 1 % par rapport à mars 2019.

**Fret routier :** Le transport routier international souffre de congestions, allongeant les temps de parcours, notamment aux frontières avec le Vietnam ou le Myanmar. Sur le plan domestique, tous les trajets peuvent maintenant être assurés, y compris à Wuhan et dans le Hubei. Le coût des livraisons en *Less Than Truckload* (LTL) restent supérieurs à la normale dans cette province. Le volume de fret routier transporté en mars 2020 s'élève à 2 353 M. t, soit une baisse de 29 % par rapport à mars 2019.

## Évolution de la mobilité collective interurbaine depuis huit semaines

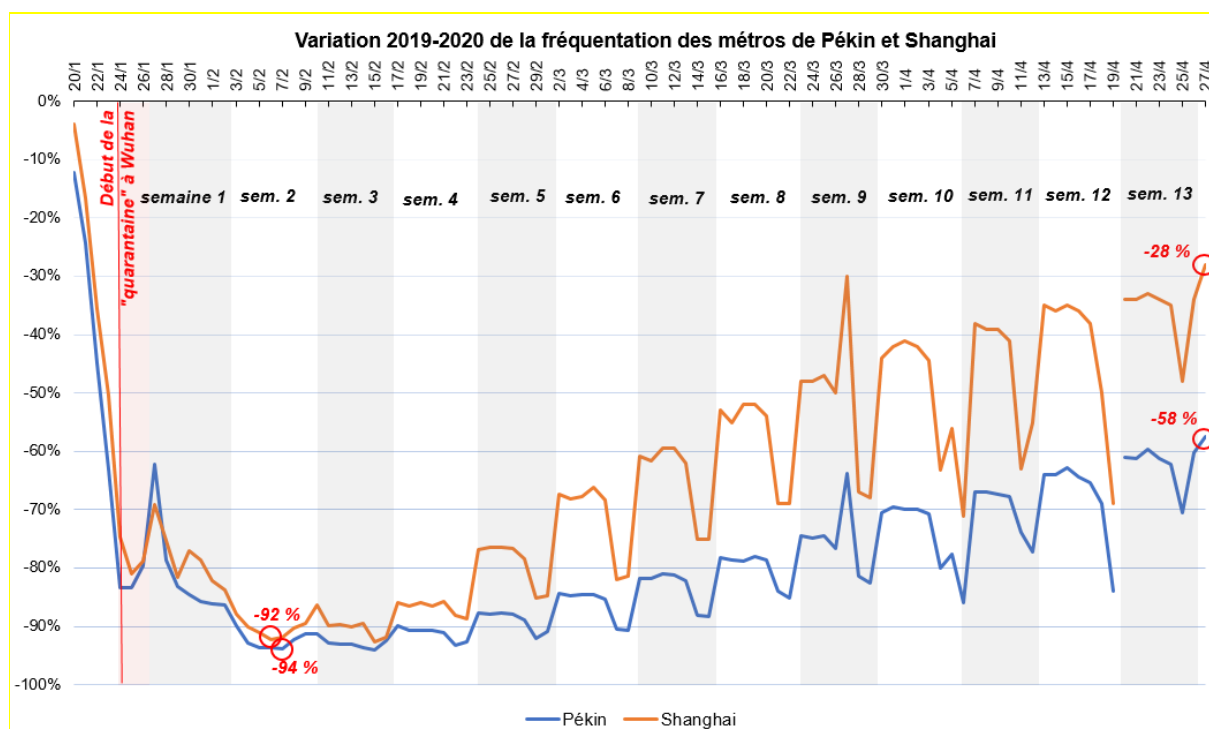


*Source : statistiques quotidiennes publiées par le Ministère des transports depuis le 3 mars 2020 (moyennes, tous modes de transport collectif confondus, pendant sept jours – du mardi au lundi suivant).*

On observe une reprise très lente de la mobilité collective interurbaine depuis huit semaines (de 15 900 000 voyageurs quotidiens entre les 3 et 9 mars à 19 600 000 entre le 21 et 27 avril), mais la fréquentation reste encore, fin avril, inférieure de 58 % par rapport à la période correspondante en 2019. Les mesures de quarantaine encore en vigueur à Pékin et dans certaines autres régions, ainsi que vraisemblablement la crainte de nouvelles décisions de restrictions difficiles à prévoir, représentent autant de freins aux déplacements.

**Restrictions de déplacement à Wuhan :** Selon les derniers chiffres annoncés par la municipalité, 6 988 quartiers ont officiellement été déclarés « libres de l'épidémie » (soit 98,4 % des quartiers de Wuhan). 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 sont autorisés depuis le 8 avril sur présentation d'un QR Code « vert » attestant d'un bon état de santé. Au 23 avril, 1 597 lignes d'autobus, soit 95,3 % des lignes d'autobus de Wuhan, ont rouvert, ainsi que les 9 lignes de métro de la ville. 99,2 % des taxis traditionnels (soit un total un 41 662 véhicules) ont repris leur activité ainsi que 1 738 des voitures Didi (5 % du total).

## Évolution de la fréquentation dans les métros de Pékin et Shanghai depuis trois mois



Variation de fréquentation des métros de Pékin (16 lignes exploitées par *Beijing Subway*) et de Shanghai en 2020 par rapport à 2019 depuis les trois mois suivant le Nouvel an chinois (du 27 janvier au 27 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, lundi 27 avril 2020, la baisse était encore de 58 % à Pékin par rapport à 2019 (5 870 000 passagers de moins que lundi 29 avril 2019) et elle n'était plus que de 28 % à Shanghai (3 181 000 de passagers de moins qu'en 2019).

*Nota :* Les comparaisons de 2020 avec 2019 utilisent jusqu'à la 12<sup>ème</sup> semaine des journées homologues par leur proximité avec le Nouvel an lunaire (vendredi 23 janvier 2020 comparé à vendredi 4 février 2019). À partir de la 13<sup>ème</sup> semaine, les comparaisons utilisent des journées homologues par proximité avec la Fête du travail (lundi 20 avril 2020 comparé à lundi 22 avril 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.