



Ambassade de France en Chine

Service économique régional de Pékin  
Antenne de Shanghai

## Suivi bihebdomadaire COVID-19 : situation au 22 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. Depuis 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)

	18 mai	19 mai	20 mai	21 mai
Cas confirmés	82 960	82 965	82 967	<b>82 971 (+4)</b>
Cas possibles	3	6	7	<b>7</b>
Décès (dont Hubei)	4 634	4 634	4 634	<b>4 634 (+0)</b>
Guérisons	78 241	78 244	78 249	<b>78 255</b>

#### Principales actualités en matière sanitaire

Le Premier Ministre chinois promet de réformer le système de santé. À l'occasion de son rapport de travail annuel devant l'Assemblée nationale populaire (22 mai), M. LI Keqiang a annoncé une réforme du système de prévention et de contrôle des épidémies. Davantage de ressources devraient être affectées à la R&D dans les vaccins et les services médicaux de base, améliorés (augmentation des subventions publiques pour l'assurance médicale de base).

La Fondation nationale des sciences naturelles de Chine investit plus dans la recherche sur le COVID-19 que n'importe quelle autre agence internationale. Telle est la conclusion d'une étude d'Oxford. La Fondation aurait soutenu financièrement 124 études scientifiques, soit davantage que le *US Department of Health* et le NIH (deuxième et troisième financiers, respectivement, de la recherche dans le domaine) combinés ([SCMP](#)).

La Chine envisage d'adopter une loi sur la biosécurité. Initié en octobre 2019, soit avant l'épidémie de COVID-19, ce texte propose notamment de renforcer la centralisation de la coordination interministérielle et le contrôle de la gestion des risques mais aussi de l'information ; la sécurité des laboratoires fait l'objet d'un chapitre à part entière.

À l'occasion d'une réunion organisée le 20 mai, le « *leading small group* » en charge du contrôle de l'épidémie s'est félicité des mesures de prévention mises en place à l'occasion du week-end du 1<sup>er</sup> mai, qu'il suggère de généraliser. M. WANG Huning, membre du Comité permanent du Bureau Politique du PCC, et idéologue du régime, était présent à la réunion ([gov.cn](#)).

À Shulan, dans le nord du pays, un confinement strict se poursuit ([New York Times](#)).

## Situation économique

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

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

Voyageurs quotidiens	semaine du 20 avril	semaine du 27 avril	semaine du 4 mai	semaine du 11 mai	20 mai
Voyageurs des transports collectifs interurbains ( <i>fer, routes, voies d'eau et air</i> )	19 571 000 (-58 %)	22 825 000 (-55 %)	22 211 000 (-52 %)	21 773 000 (-53 %)	22 056 000 (-53 %)

### Indicateurs de mobilité urbaine

Fréquentation du métro	semaine du 20 avril	semaine du 27 avril	semaine du 4 mai	semaine du 11 mai	21 mai
Pékin	3 687 000 (-62 %)	3 510 000 (-57 %)	4 084 000 (-55 %)	5 004 000 (-45 %)	6 008 000 (-40 %)
Shanghai	7 419 000 (-35 %)	6 700 000 (-33 %)	6 792 000 (-39 %)	7 764 000 (-30 %)	9 095 000 (-23%)

*NB : 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	18 mai	19 mai	20 mai	21 mai	22 mai
Consommation de charbon par six grands groupes de production électrique (1000 t.)	685,1 (+13%)	691,8 (+16%)	656,3 (+17%)	678,4 (+20%)	675,4 (+21%)
Ventes immobilières dans 32 grandes villes (1000 m²)	431,3 (-8%)	500,8 (-8%)	557,6 (-3%)	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 renonce à fixer un objectif de croissance 2020 pour son économie. À l'occasion de son rapport de travail annuel devant l'Assemblée nationale populaire, le Premier ministre chinois LI Keqiang n'a pas communiqué d'objectif de croissance pour l'année 2020, fortement perturbée par l'irruption de l'épidémie de COVID-19. Pour mémoire, l'objectif de croissance pour 2019 avait été fixé à « entre 6 et 6,5 % ». En 2019, selon les statistiques officielles, le PIB chinois a augmenté de 6,1 % en 2019, avant de reculer de 6,8 % au 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

En revanche, le gouvernement chinois a pour ambition de créer 9 millions d'emplois urbains au cours de l'année, contre 11 millions projetés l'an passé (13,5 millions d'emplois auraient finalement été créés). Dans un contexte de ralentissement, la stabilité du marché de l'emploi est en effet la première des « six stabilités » que cherche à garantir l'État-Parti depuis juillet 2018. L'an passé, un « *small leading group* » a d'ailleurs été créé sur le sujet, dirigé par le vice-Premier ministre Hu Chunhua.

L'objectif de déficit public officiel a été rehaussé, de 2,8% en 2019 à 3,6% en 2020. Le ministère des Finances devrait émettre 1 000 Md RMB au titre des *Special Central Government Bonds*, ce qui constitue un minorant par rapport à une estimation initiale attendue comprise entre 1 000 et 5 000 Md RMB. L'enveloppe définie au titre des *Special Purpose Local Government Bonds* destinés à financer l'investissement public a été accrue de 1 600 Md RMB et portée à 3 750 Md RMB.

Le Premier ministre et les délégués à la CPPCC réaffirment leur soutien au développement des « nouvelles infrastructures » et de l'internet industriel. Le Premier Ministre LI Keqiang a indiqué que les « nouvelles infrastructures », ainsi que les projets de « nouvelle urbanisation » seraient prioritaires dans le cadre du plan de relance économique du gouvernement. Ces infrastructures concernent les réseaux 5G ainsi les infrastructures de recharge pour les véhicules à énergie nouvelle (VEN).

À Wuhan, le gouvernement municipal offre jusqu'à 10 000 RMB aux résidents désireux d'acheter des véhicules électriques. L'achat de véhicules à moteur thermiques et de produits blancs (réfrigérateurs, air conditionné, etc.) est également subventionné ([Autonews](#)). Épicentre de l'épidémie et siège du constructeur automobile Dongfeng, la ville de Wuhan a vu son PIB plonger de 40,5 % au 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

En avril, les ventes de *smartphones* ont augmenté de 14 % en glissement annuel en Chine pour s'établir à 41,73 M unités. Au mois de mars, 21,76 M. *smartphones* avaient été vendus dans le pays. Près de 40 % des terminaux vendus sont des modèles 5G ([Digitimes](#)).

Le *leaser* d'avions *BOC Aviation*, détenu par le gouvernement chinois, entre au capital de *Norwegian*. Par le biais de conversion des créances de *leasing* en capital, la compagnie de leasing *BOC Aviation*, immatriculée à Singapour mais détenue par *Bank of China*, prend 12,67 % des parts de la compagnie *Norwegian*, en dépôt de bilan (faillite de plusieurs filiales, en Suède ou au Danemark notamment, licenciement de 4 700 employés dès fin avril). *BOC Aviation* devient ainsi le second actionnaire après Aercap (15,9 %).

## 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 congestion de l'aéroport a entraîné la fermeture pour l'ensemble du mois de mai de l'accès de Pudong aux opérations charters, faute de capacité d'absorption par les services au sol et de maintenance. La congestion frappe également d'autres aéroports. Depuis début mai, la CAAC a réintroduit des régulations pour les demandes de vols charters cargo, en limitant à 10 vols sur une période de 12 mois les demandes de permis simplifiés (« *green channel* »). Pour tous les vols supplémentaires, les compagnies concernées doivent introduire dans un délai d'un mois une demande d'agrément CCAR-129, conforme à la réglementation chinoise. Par ailleurs, pour juguler les ventes de billets de nombreuses compagnies, chinoises et étrangères, communiquant sur la réouverture de liaisons aériennes internationales passagers au départ et vers la Chine, la CAAC a réaffirmé la stricte application de sa politique « 5-1 », adoptée le 26 mars, limitant les fréquences par pays et par compagnie à une rotation hebdomadaire par paire de points. Jusqu'au 31 mai, les seuls vols passagers vers la France sont Pékin - Paris par *Air China* (un vol A / R tous les mercredis), Shanghai - Paris par *China Eastern* (un vol A / R tous les samedis / dimanches), Canton - Paris par *China Southern* (un vol A / R tous les lundis / mardis).

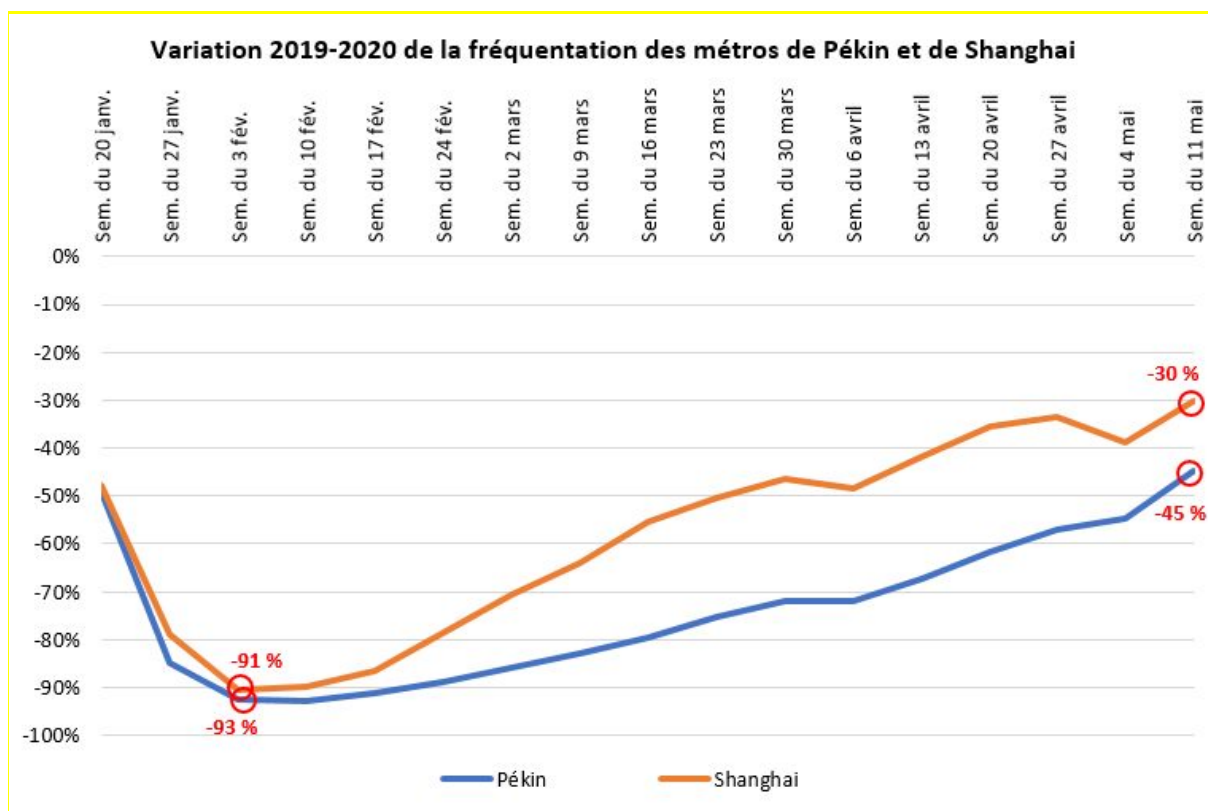
À noter enfin qu'Air France reprogramme deux vols réguliers passagers hebdomadaires entre Paris et Hong-Kong à compter du 1<sup>er</sup> juin. L'aéroport de Wuhan Tianhe est opérationnel pour le fret aérien (depuis le 29 mars) et les liaisons domestiques passagers (depuis le 8 avril), à l'exception de 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 (soit 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 récent renforcement des contrôles à la frontière avec le Vietnam devrait renforcer les congestions et allonger les temps de parcours. Les deux points de passage principaux avec la Russie (Suifenhe dans le Heilongjiang et Manzhouli en Mongolie intérieure) souffrent toujours de congestion, allongeant les temps de trajet. 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.

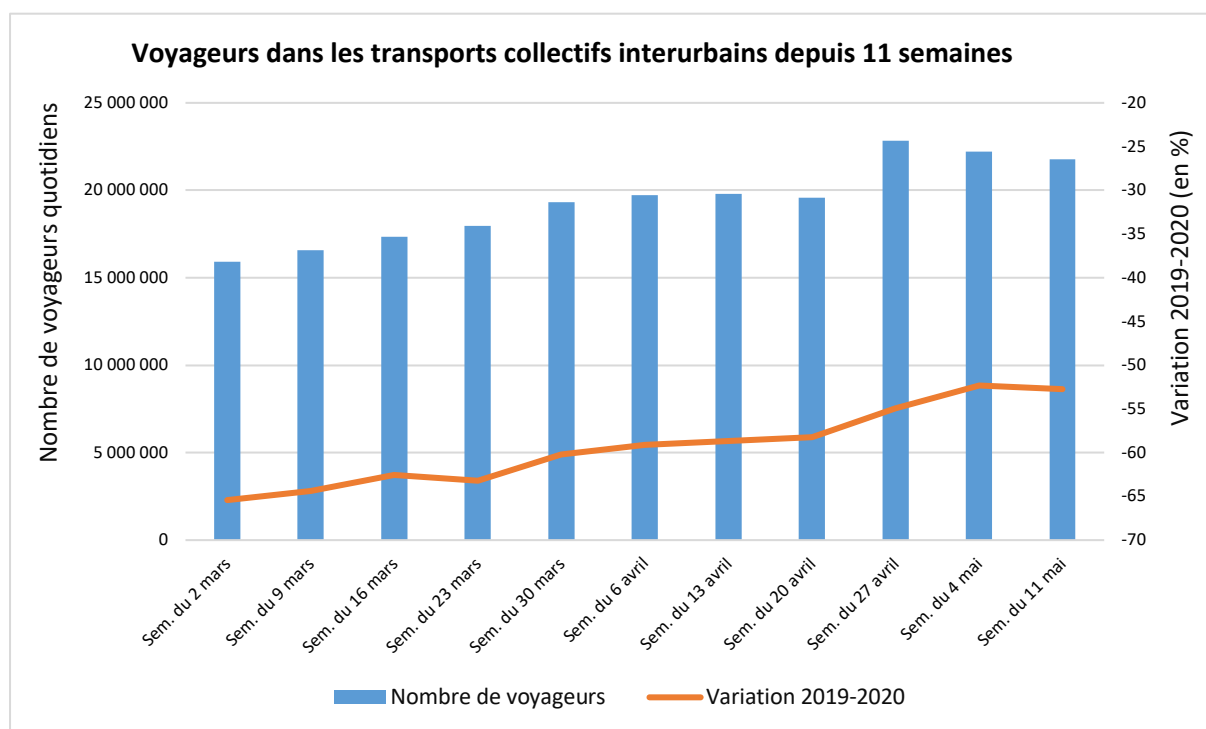
### Évolution de la fréquentation dans les métros de Pékin et Shanghai depuis quatre mois



*Variation de fréquentation des métros de Pékin (16 lignes exploitées par Beijing Subway) et de Shanghai en 2020 par rapport à 2019 depuis les quatre mois suivant le Nouvel an chinois (du 27 janvier au 17 mai 2020).*

Ce graphique présente la moyenne hebdomadaire de fréquentations dans les métros pékinois et shanghaiens. Les fréquentations dans les autres grandes agglomérations chinoises suivent une progression plus proche de celle de Shanghai que de Pékin, la capitale étant encore soumise à des restrictions plus strictes qu'ailleurs. Les deux légères inflexions observées aux semaines du 6 avril et du 4 mai s'expliquent par les congés relatifs à la Fête des morts et au 1<sup>er</sup> mai.

## Évolution de la mobilité collective interurbaine depuis onze 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 dix semaines (de 15 900 000 voyageurs quotidiens les 3-9 mars à 22 200 000 les 5-11 mai). Cependant la fréquentation reste encore inférieure de 52 % par rapport à la période correspondante en 2019 à l'issue des cinq jours de vacances autour de la Fête de travail pour lesquelles les mesures de quarantaine entre Pékin et les autres régions ont été levées.