

Suivi bihebdomadaire COVID-19 : situation au 13 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)

	10 avril	11 avril	12 avril	13 avril
Cas confirmés	81 953	82 052	82 160	82 249 (+ 89)
Cas possibles	44	82	72	72
Décès (dont Hubei)	3 339 (3 219)	3 339 (3 219)	3 341 (3 221)	3 341 (3 221)
Guérisons	77 525	77 575	77 663	77 738

Principales actualités en matière sanitaire

Le 13 avril 2020, selon les sources officielles, 89 nouveaux cas de personnes atteintes du COVID-19 ont été enregistrés en Chine continentale, dont 86 « importés ». Le Hubei n'a enregistré aucun nouveau cas au cours des dix derniers jours. La ville de Wuhan est de nouveau ouverte depuis le 8 avril après deux mois et demi de confinement.

Augmentation des contrôles sanitaires dans les deux principaux points de passage avec la Russie dans le Nord-est du pays. À la suite de la recrudescence de cas de COVID-19 à la frontière russe, la Chine renforce les contrôles dans les villes de Suifenhe (près de Vladivostok) et de Manzhouli. Les voyageurs en provenance de Russie doivent effectuer une quarantaine et passer deux tests PCR à 14 jours d'intervalle. La plupart des lieux publics sont fermés. La majorité de ces voyageurs transfrontaliers semblent être des ressortissants chinois souhaitant rentrer en Chine, à la suite de la fermeture de la plupart des liaisons aériennes entre les deux pays.

Les passagers aériens chinois à destination de la Chine doivent communiquer leur état de santé pour embarquer sur leur vol. Depuis le 8 avril, l'Administration de l'aviation civile de Chine (CAAC) demande aux passagers chinois effectuant un vol retour depuis une vingtaine de pays considérés comme à haut risque (dont la France) de communiquer à l'avance leurs informations de santé via une application de traçage santé développée par l'entreprise Tencent pour le réseau Wechat. À défaut de cette transmission d'information, l'embarquement leur sera refusé et des sanctions sont également prévues en cas de manquement.

Situation économique

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

Mobilisation de la main-d'œuvre chinoise

	7 avril	8 avril	9 avril	10 avril	13 avril
Voyageurs des transports collectifs interurbains (fer, routes, voies d'eau et air)	20 267 200 (-61 %)	19 783 000 (-61 %)	19 415 900 (-62 %)	19 689 400 (-57 %)	19 912 600 (-57 %)
Entrée de travailleurs migrants dans les métropoles (Baidu Migration Index)					
à Pékin	3,99 (-63 %)	2,97 (-74 %)	2,84 (-76 %)	3,36 (-78 %)	3,98 (-62 %)
à Shanghai	8,81 (-3 %)	5,33 (-44 %)	4,62 (-51 %)	5,07 (-55 %)	6,16 (-28 %)
à Canton	11,37 (+21 %)	7,23 (-30 %)	6,26 (-38 %)	6,93 (-39 %)	7,63 (-14 %)
à Shenzhen	10,47 (+43 %)	6,22 (-21 %)	5,50 (-33 %)	5,81 (-36 %)	7,07 (-3 %)

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	7 avril	8 avril	9 avril	10 avril	13 avril
Fréquentation du métro à Pékin (passagers journaliers)	3 416 000 (-67 %)	3 417 000 (-67 %)	3 367 000 (-67 %)	3 461 000 (-68 %)	3 680 000 (-64 %)
Fréquentation du métro à Shanghai	7 518 000 (-38 %)	7 528 000 (-39 %)	7 505 000 (-39 %)	7 670 000 (-41 %)	7 813 000 (-35 %)

Autres indicateurs de reprise de l'activité

Indicateur	10 avril	11 avril	12 avril	13 avril	14 avril
Consommation de charbon par six grands groupes de production électrique (1000 t.)	553,1 (-10%)	561,1 (-10%)	561,2 (-10%)	536,6 (-10%)	506,2 (-10%)
Ventes immobilières dans 32 grandes villes (1000 m ²)	521,6 (-40%)	278,9 (-38%)	281,9 (-36%)	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

Selon [Trivium](#), l'économie chinoise fonctionnerait au 10 avril à 81,8 % de ses capacités normales (81,9 % pour les grandes entreprises ; 81,7 % pour les PME). 97 % des grandes entreprises auraient repris leur activité mais seraient largement en

Indice d'activité	27-mars	10-avril
Total	74,9 %	81,8 %
Grandes entreprises	80,1 %	81,9 %
PME	71,4 %	81,7 %

dessous de leurs capacités. Les entreprises industrielles produiraient à 81,9 % de leur niveau d'activité normal, à comparer à 74,2 % un mois plus tôt. Les PME fonctionneraient à 81,7 % de leur niveau d'activité normal, à comparer à 71 % deux semaines plus tôt. Toutes les provinces font état d'un taux de reprise supérieur à 99 % mises à part le Hubei (61 %) et le Tibet (68 %).

Les exportations chinoises de biens ont baissé de 6,6 % en glissement annuel en mars, une chute bien moins prononcée qu'anticipée (les économistes sondés par [Reuters](#) tablaient sur une baisse de 14 % ; au cours des mois de janvier et février, les exportations avaient baissé de plus de 17 %). Les importations baissent légèrement par rapport au mois de mars 2019 : -0,9 % en g.a. La Chine enregistre un excédent commercial de 19,9 Md USD en mars ([CNBC](#)).

La croissance de l'agrégat de financement de l'économie réelle hors autorités publiques (« *Total social financing* ») rebondit en mars à son plus haut niveau depuis 19 mois (+11,5 % contre +10,7 % en février), sous l'effet de la dynamique des nouveaux prêts bancaires (+12,7 % en mars contre +12,1 % en février) et des émissions d'obligations des entreprises (+17,4 % en mars contre 14,5 % en février). L'augmentation des nouveaux prêts bancaires s'explique par la croissance des prêts bancaires aux ménages à court terme (+ 514 Md RMB en mars contre - 450 Md RMB en février) et aux entreprises à moyen et long termes (+ 964 Md RMB en mars contre + 416 Md RMB en février) ([Reuters](#)).

Publication le 13 avril d'un avis interministériel sur la prévention et le contrôle des équipages du fret aérien international. Le ministère des Transports, la Commission nationale de Santé (NHC), l'Administration générale des douanes (GACC), l'Administration de l'aviation civile de Chine (CAAC) et les services chargés de l'immigration et des postes ont publié un avis commun censé répondre au problème du dépistage systématique au COVID-19 pratiqué sur les pilotes à leur entrée en Chine, qui pose des difficultés opérationnelles à la continuité du pont aérien d'acheminement médical d'urgence. Si ces orientations générales semblent aller dans le sens des demandes de la France et de l'Union européenne pour une résolution de ce problème, la portée opérationnelle reste encore largement à évaluer, y compris au niveau local (en particulier à Shanghai).

Le Japon prévoit 2,2 Md USD au titre de son plan de relance pour aider les entreprises à relocaliser leur production hors de Chine. Le gouvernement souhaiterait ainsi qu'une partie de la production à haute valeur ajoutée soit rapatriée et que la production des autres biens soit plus diversifiée en Asie du Sud Est. Une enquête menée auprès de 2 600 entreprises japonaises en février indiquait que 37 % d'entre elles avaient diversifié leurs sources d'approvisionnement hors de Chine dans le contexte de la crise sanitaire ([SCMP](#)).

Point de situation Hubei : 98 % des entreprises industrielles « de taille significative » auraient relancé leurs activités à la date du 13 avril, selon la Commission pour le développement et la réforme de la province, avec un taux de reprise moyen des employés de 87 % (87 % pour le commerce de détail, 83 % dans les services, 83 % dans le bâtiment et 91 % dans l'immobilier). Les villes de niveau préfectoral qui affichent les taux de retour en poste les plus élevés sont Jingzhou (99,4 %), Yichang (99,3 %) et Jingmen (98,7 %). Si les plus grandes entreprises d'État de la province (*Dongfeng Motors, Gezhouba group, Wuhan Shipbuilding, Baowu Steel*) signalent un taux de reprise proche de la normale, la reprise est très inégale concernant les PME et ETI. C'est notamment le cas à Wuhan où le taux de reprise des PME ne s'élèverait qu'à 30 %, alors que le secteur de la restauration est seulement autorisé à fournir des services de livraison à domicile.

Situation dans les transports

Transport aérien : La multiplication de l'offre de fret aérien répond difficilement à la demande, très forte, pour l'acheminement de matériel médical d'urgence. En dépit des mesures de régulation des prix prises par la CAAC et des simplifications des procédures d'approbation de programmes de vols, la multiplication récente de différentes mesures 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) ainsi que douanière (nouvelles obligations faites aux fournisseurs et fabricants chinois en matière d'exportation de matériel médical) pèse inévitablement sur l'activité de fret aérien. Le programme d'Air France Cargo a été modifié en conséquence (intégration d'une escale technique à Séoul sur ses rotations de fret aérien entre Paris et Shanghai, avec la complexité opérationnelle et le surcoût économique que cela implique). 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 Tianhe, opérationnel pour le fret aérien depuis le 29 mars, a été rouvert 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.

Fret 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 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.

Fret 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.

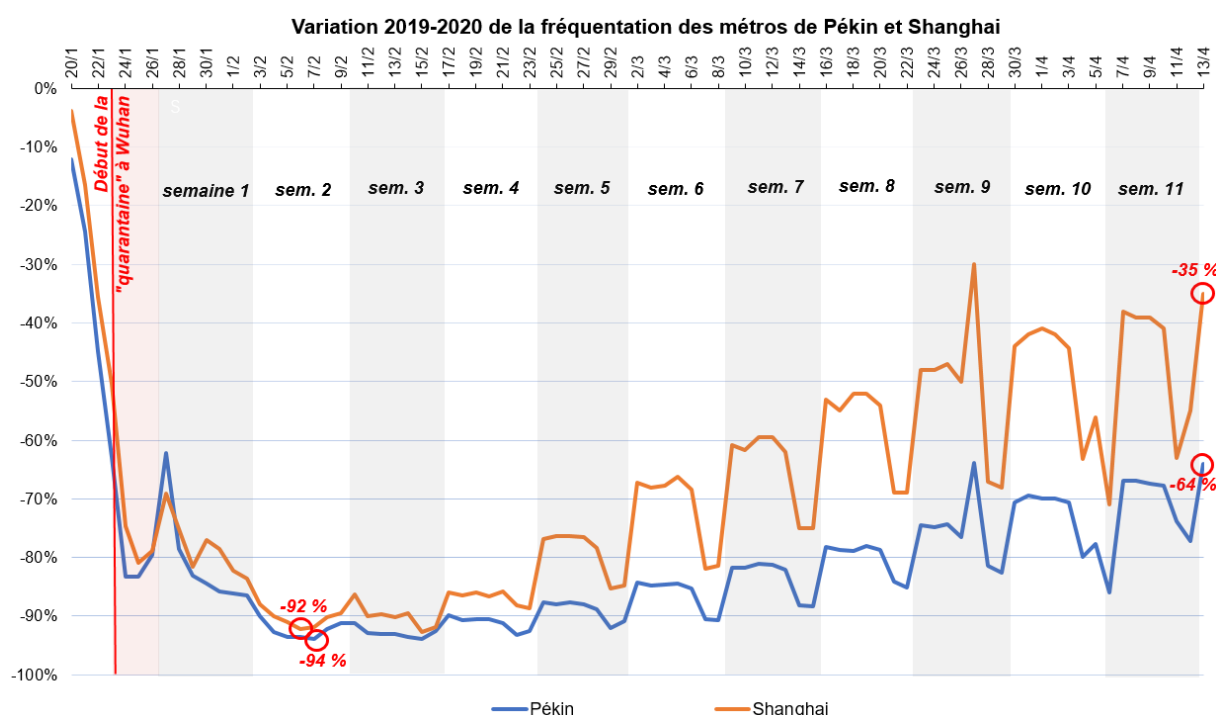
Fret routier : Le transport routier international souffre de congestions, allongeant les temps de parcours, notamment à la frontière avec le Vietnam. Afin d'éviter cette congestion, certains logisticiens préconisent de passer la frontière en train de fret, avant de repasser sur du transport routier. Sur le plan domestique, 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 supérieures à la normale dans cette province. Les mesures sanitaires dans le nord-est, à Manzhouli et à Suifenhe (*cf. infra Principales actualités en matière sanitaire*), s'appliquent également au fret routier : les camions ne peuvent pas passer la frontière et les cargaisons doivent être transférées dans un nouveau véhicule. Les chauffeurs en provenance de Russie qui voudraient entrer sur le territoire chinois doivent effectuer une quarantaine dans un centre fermé.

Transport interurbain de passagers : Les chiffres publiés par le ministère des transports (*cf. infra Mobilisation de la main-d'œuvre chinoise*) montrent que les flux de transports de passagers interurbains sont en lente progression depuis début mars. Cependant, ils restent à moins de 40 % de leurs niveaux habituels. Cette lenteur de la reprise s'explique non pas par des restrictions sur les moyens de transport, mais par la fermeté des mesures sanitaires, les provinces et villes chinoises imposant des quarantaines après chaque déplacement interurbain. Ces mesures sont particulièrement strictes au départ de Wuhan et à l'arrivée à Pékin, mais les autres trajets sont également concernés, à la discrétion des autorités municipales et des conseils de quartier.

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. 70 % des lignes d'autobus de Wuhan ont 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 sont rouvertes mais ne marqueront que l'arrêt final. Les liaisons régulières de bus entre Wuhan et des villes situées à l'extérieur du Hubei n'ont en revanche pas été rétablies.

Evolution de la fréquentation dans les métros de Pékin et Shanghai depuis 11 semaines



Variation de fréquentation des métros de Pékin (16 lignes exploitées par *Beijing Subway*) et de Shanghai en 2020 par rapport à 2019 depuis les 11 semaines suivant le Nouvel an chinois (du 27 janvier au 13 avril 2020). Le taux de fréquentation de lundi 6 avril 2020 est affecté d'un biais statistique car c'était jour férié (Fête des morts) alors que la journée correspondante en 2019, elle, ne l'était pas.

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 13 avril 2020, la baisse était encore de 64 % à Pékin par rapport à 2019 (6 544 000 passagers de moins que lundi 22 avril 2019) et elle n'était plus que de 35 % à Shanghai (4 207 000 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