

Suivi bihebdomadaire COVID-19 : situation au 20 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)

	17 avril	18 avril	19 avril	20 avril
Cas confirmés	82 719	82 735	82 747	82 758 (+11)
Cas possibles	63	48	43	37
Décès (dont Hubei)	4 632 (4 512)	4 632 (4 512)	4 632 (4 512)	4 632 (4 512)
Guérisons	77 029	77 062	77 084	77 944

NB : Les autorités de Wuhan ont annoncé le 17 avril une révision à la hausse du nombre de décès officiels liés au COVID-19, porté à 3 869, soit l'enregistrement de 1 290 nouveaux décès.

Principales actualités en matière sanitaire

Le 20 avril 2020, selon les sources officielles, 11 nouveaux cas de personnes atteintes du COVID-19 ont été enregistrés en Chine continentale, dont 4 « importés ». Le Hubei n'a enregistré aucun nouveau cas depuis le 3 avril. La ville de Wuhan est de nouveau ouverte depuis le 8 avril après deux mois et demi de confinement.

Le quartier des ambassades et de l'aéroport international de Pékin (Chaoyang) est le seul district de Chine classé à haut-risque, selon une application développée par le gouvernement central qui mesure le niveau de risque de 2 857 districts et comtés. Entre le 16 et le 18 avril, trois nouveaux cas ont été enregistrés à Chaoyang (pour une population de 3,5 millions d'habitants). Wuhan, l'épicentre initial de l'épidémie est classé à risque faible. ([SCMP](#))

Donald Trump déclare que « si la Chine est sciemment responsable, il devrait y avoir des conséquences ». Le Président américain juge « impossible » que la Chine n'ait subi que 0,33 décès pour 100 000 habitants. Son conseiller Peter Navarro est quant à lui allé jusqu'à accuser la Chine de dissimuler des informations à des fins commerciales dans la course à la création d'un vaccin. ([The Guardian](#)) ([Reuters](#))

Situation économique

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

Mobilisation de la main-d'œuvre chinoise

	14 avril	15 avril	16 avril	17 avril	20 avril
Voyageurs des transports collectifs interurbains (fer, routes, voies d'eau et air)	19 575 700 (-58 %)	19 838 200 (-58 %)	19 704 400 (-58 %)	19 978 000 (-58 %)	19 975 700 (-58 %)
Entrée de travailleurs migrants dans les métropoles (<i>Baidu Migration Index</i>)					
à Pékin	2,89 (-72 %)	2,79 (-72 %)	2,98 (-73 %)	2,73 (-74 %)	3,85 (-75 %)
à Shanghai	4,52 (-46 %)	4,32 (-44 %)	4,49 (-45 %)	4,36 (-45 %)	6,23 (-40 %)
à Canton	5,73 (-36 %)	5,49 (-40 %)	5,68 (-37 %)	5,58 (-38 %)	7,22 (-49 %)
à Shenzhen	4,92 (-30 %)	4,84 (-35 %)	4,96 (-33 %)	4,77 (-32 %)	6,90 (-34 %)

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	14 avril	15 avril	16 avril	17 avril	20 avril
Fréquentation du métro à Pékin (<i>passagers journaliers</i>)	3 680 400 (-64 %)	3 709 000 (-63 %)	3 712 000 (-64 %)	3 772 000 (-65 %)	3 988 000 (-61 %)
Fréquentation du métro à Shanghai	7 788 000 (-36 %)	7 861 000 (-35 %)	7 822 000 (-36 %)	7 839 000 (-38 %)	8 034 000 (-33 %)

Autres indicateurs de reprise de l'activité

Indicateur	17 avril	18 avril	19 avril	20 avril	21 avril
Consommation de charbon par six grands groupes de production électrique (1000 t.)	564,2 (-11%)	556,8 (-11%)	569,5 (-10%)	569,4 (-8%)	559,1 (-4%)
Ventes immobilières dans 32 grandes villes (1000 m ²)	587,5 (-32%)	333,8 (-32%)	373,3 (-26%)	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

Le revenu disponible par habitant a baissé de 3,9 % au T1 2020 à 8 560 RMB (1 210 USD), ce qui constitue le premier déclin depuis que les données sont publiées (2013). La population rurale (-4,7 % à 656 USD) a plus souffert que les résidents urbains (-3,9 % à 1 652 USD). ([SCMP](#))

Le nombre de travailleurs migrants intérieurs a chuté de 30 % à 122,5 millions au T1 2020. Leur salaire mensuel a par ailleurs décliné de 7,9 % à 3 680 RMB (520 USD), soit la première baisse depuis que les données sont publiées (2009). ([Deutsche Bank](#))

Afin de promouvoir les investissements en infrastructures, le ministère des Finances a augmenté le quota de *special purpose bonds* de 1 000 Md RMB (140 Md USD) que les collectivités peuvent émettre de manière anticipée. Pour mémoire, le gouvernement chinois avait déjà agréé un montant total de 1290 Md RMB au titre des *special purpose bonds* et 558 Md RMB au titre des obligations générales locales. Au 15 avril, 1 569 Md RMB d'obligations étaient émises, soit 85 % du quota initial.

Les taux de crédit pratiqués par les banques à leurs meilleurs risques ont été abaissés par la Banque centrale (PBoC). Consécutivement à la réduction du taux de la facilité de prêt à moyen terme (*Medium-Term Lending Facility*, MLF) de 20 pdb le 15 avril, les taux des *Loan Prime Rate* (LPR) à un an et cinq ans ont été abaissés, respectivement, de 4,05 % à 3,85 % et de 4,75 % à 4,65 %. Pour mémoire, la précédente baisse du taux des LPR remonte au 20 février.

Les recettes publiques se sont fortement contractées au T1 2020 : -14,3 %, soit le recul le plus prononcé depuis janvier 2009, en raison du ralentissement brutal de l'activité économique et de la consommation des ménages sur la période ainsi que des exonérations/réductions d'impôts pour les entreprises en difficulté durant l'épidémie ; les dépenses publiques ont également diminué de 5,7 % malgré l'augmentation de 4,8 % des dépenses de santé.

Selon une enquête réalisée par la Chambre de commerce américaine en Chine auprès de ses membres, 68 % des entreprises prévoient un retour à la normale de leurs chaînes d'approvisionnement en Chine d'ici moins de trois mois ; 96 % entre trois et six mois. Par ailleurs, 70 % des entreprises n'envisagent pas de détourner leur production ou leur approvisionnement hors de Chine ; 24 % pourraient diversifier leur approvisionnement ; 12 % déplacer leur production hors de Chine. ([AmCham](#))

Selon *Trivium*, l'économie chinoise fonctionnerait au 16 avril à 82,8 % de ses capacités normales (83,0 % pour les grandes entreprises ; 82,6 % pour les PME). 98 % des grandes entreprises auraient repris leur activité mais seraient encore largement en dessous de leurs capacités. Les entreprises industrielles produiraient à 83,0 % de leur niveau d'activité normal, à comparer à 75,9 % un mois plus tôt. Les PME fonctionneraient à 82,6 % de leur niveau d'activité normal, à comparer à 76,8 % deux semaines plus tôt. Toutes les provinces font état d'un taux de reprise supérieur à 99 % mises à part le Hubei (65 %) et le Tibet (71 %).

Indice d'activité	27-mars	16-avril
Total	74,9 %	82,8 %
Grandes entreprises	80,1 %	83,0 %
PME	71,4 %	82,6 %

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 31 mai prochain, 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). Sur la première quinzaine d'avril 2020, la CAAC estime que le trafic international est inférieur à 3 000 passagers par jour.

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. Le fret ferroviaire transporté en mars 2020 est de 346 M. t (-0,4 % en g.a, +9,6 % par rapport au mois précédent). Le ministère du commerce [a publié un avis](#), le 7 avril, destiné à favoriser le fret ferroviaire Chine-Europe.

Fret routier : Le transport routier international souffre de congestions, allongeant les temps de parcours, notamment aux frontières avec le Vietnam ou le Myanmar. 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, 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.

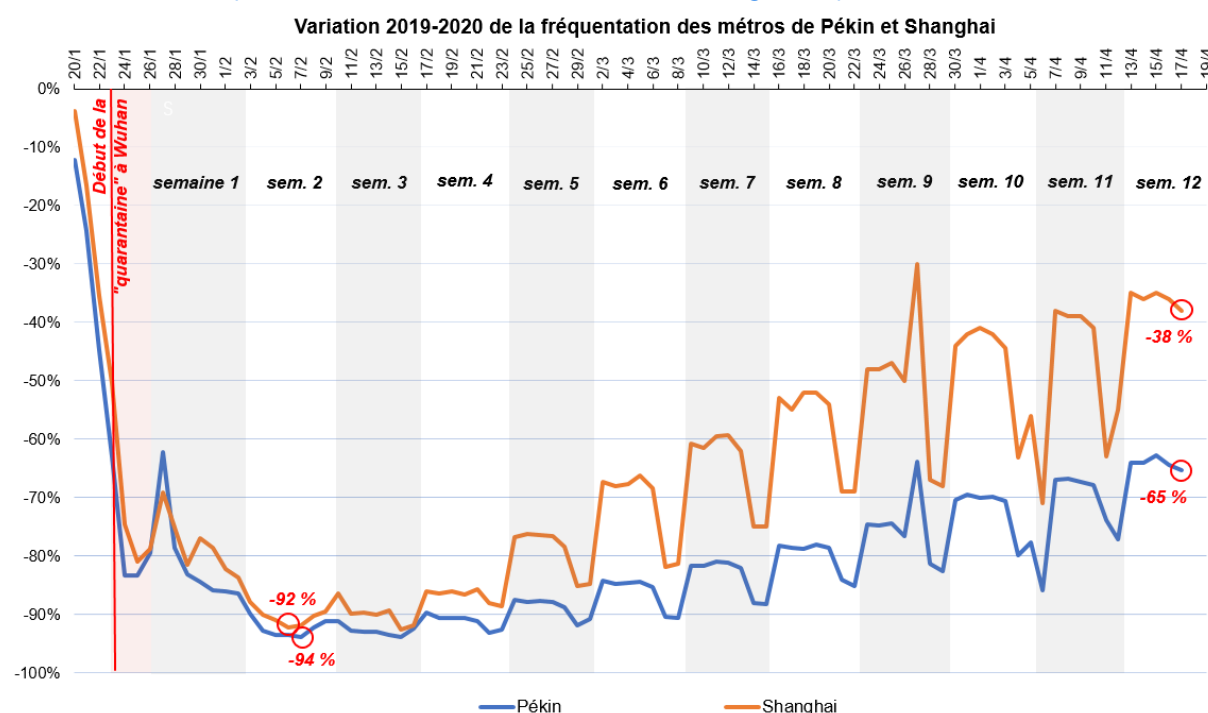
Transport interurbain de passagers : Les chiffres publiés par le ministère des transports (*cf. infra Mobilisation de la main-d'œuvre chinoise*) montrent que les flux de transports de passagers interurbains sont en lente progression depuis début mars. Cependant, ils restent à moins de 40 % de leurs niveaux 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 les 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. Au 14 avril, 1 404 lignes d'autobus, soit 84,3 % des lignes d'autobus de Wuhan, ont rouvert, ainsi que 7 lignes de métro sur 9. 95,5 % des taxis traditionnels ont repris leur activité ainsi que 1 738 des voitures Didi (5 % du total). 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.

Évolution de la fréquentation dans les métros de Pékin et Shanghai depuis 12 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 12 semaines suivant le Nouvel an chinois (du 27 janvier au 13 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 17 avril 2020, la baisse était encore de 65 % à Pékin par rapport à 2019 (7 099 000 passagers de moins que vendredi 26 avril 2019) et elle n'était plus que de 38 % à Shanghai (4 805 000 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