

Bulletin d'analyse économique Numéro spécial Covid-19

Comme annoncé dans la précédente édition du BAEC, ce numéro spécial est consacré à la crise du coronavirus et à ses implications économiques et sectorielles en Chine tout au long de ce premier semestre 2020.

Bonne lecture à tou(te)s!

Jean-Marc Fenet



Sommaire

L'AGRICULTURE ET L'AGROALIMENTAIRE CHINOIS A L'EPREUVE DU COVID-19
CORONAVIRUS : MESURES D'HYGIENES ET DE DESINFECTION SUR LES LIEUX DE TRAVAIL, L'EXEMPLE CHINOIS4
DECONFINEMENT ET REPRISE DES TRANSPORTS EN CHINE7
CORONAVIRUS : MAINTIEN DE LA PRODUCTION EN PHASE DE CONFINEMENT, L'EXEMPLE CHINOIS
L'EPIDEMIE DE COVID-19 EN CHINE: CATALYSEUR DE L'INNOVATION DANS LE SECTEUR DE LA SANTE
BRI : VERS UN RECENTRAGE GEOGRAPHIQUE ET SECTORIEL ?
CORONAVIRUS : STABILISER L'EMPLOI, LE DIFFICILE OBJECTIF DES AUTORITES CHINOISES
L'IMMOBILIER EN CHINE, UN SECTEUR STRUCTURELLEMENT ET CONJONCTURELLEMENT CRUCIAL
L'IMPACT DU COVID19 SUR LE MARCHE AUTOMOBILE CHINOIS28







L'agriculture et l'agroalimentaire chinois à l'épreuve du COVID-19

Malgré la violence de la pandémie et les mesures parfois extrêmement strictes de confinement et de restriction des mouvements, la Chine n'a pas connu de problème majeur d'approvisionnement alimentaire. L'épidémie a accéléré certaines transformations structurelles déjà en cours.

1- Le secteur agricole et agroalimentaire chinois a peu été touché par la crise

La crise s'est produite en Chine à un moment favorable du point de point vue agricole. La crise a connu son pic en Chine entre la fin janvier et la mi-mars (voire dans certaines régions la mi-février), coïncidant pour une part avec les congés du Nouvel An chinois. Or, les entreprises de l'agroalimentaire avaient constitué des stocks d'intrants et d'ingrédients en prévision du Nouvel An et ont pu utiliser ces réserves pendant trois à quatre semaines, avant que ne soient plus ou moins rétablis les circuits logistiques. Par ailleurs, les semis de printemps, auxquels les autorités ont apporté une grande attention, se sont produits sans difficulté apparente en zone tempérée en mars, et en avril dans les grandes zones céréalières du Nord-Est¹. Les zones tropicales ont été peu impactées et les autorités locales y ont rapidement levé les restrictions sur les travaux agricoles et industriels.

Les caractéristiques de l'agriculture chinoise l'ont protégée des principales disruptions qui ont frappé les autres secteurs au cours de l'épidémie. Elle utilise peu d'actifs agricoles importés. Elle emploie environ un tiers de la population active mais cette population se déplace relativement peu puisqu'elle habite là où elle travaille. Le travail saisonnier est particulièrement important dans le domaine des fruits ou de la vigne mais n'était pas d'actualité au mois de février. En conséquence, il y a eu peu d'effet en termes d'absence de main-d'œuvre ou sur un éventuel surcoût lié à la main d'œuvre. Des primes ont été versées en février, et la population locale et rurale, en quête de liquidités, n'a pas fait monter les prix du travail temporaire.

Les autorités se sont mobilisées pour sécuriser la production agricole et agroalimentaire. Après le chaos relatif des premières semaines (encombrement des ports en conteneurs, difficultés pour trouver des chauffeurs, blocages logistiques instaurés au niveau local), les autorités centrales ont rapidement fait savoir que les activités relatives à l'alimentation ainsi qu'à la production agricole et agroalimentaire (ingrédients pour le lait infantile, meunerie, abattage, etc.) devaient être considérées comme prioritaires et stratégiques. L'application au niveau local a pu être plus difficile (transports inter-provinces rétablis à partir de la mi-février; difficultés entre districts (pour livrer les entrepôts intermédiaires) parfois jusqu'à la deuxième quinzaine de mars) mais a peu ou prou été assurée.

2- La crise n'en aura pas moins des conséquences durables sur le secteur

Les transformations en cours des modes de commerce et de distribution en Chine devraient s'accélérer. La très grande majorité des entreprises françaises interrogées note une explosion du e-commerce (y compris la promotion), pour le B2C comme pour le B2B, qui devrait persister après la crise. Par ailleurs, les réseaux de distribution ont été durement impactés et beaucoup prédisent la disparition des petits opérateurs et des intermédiaires en faveur des grands acteurs.

Le secteur de la production de viande, notamment porcine, devrait continuer de souffrir. Le secteur était déjà durement touché par l'épidémie de peste porcine africaine (PPA). Les mesures prises par les autorités se sont multipliées au cours des derniers mois : conversions d'exploitations agricoles, plans de formation des agriculteurs, rapprochement des abattoirs vers les grands élevages, relâchement



¹ La surface semée en blé serait de 23,73M ha, soit une baisse de 0,54 M ha par rapport à 2018/2019. La surface

semée en maïs serait de 41,28 M. ha, soit une baisse de 0,85 M. ha par rapport à 2018/19 (- 2 %).



des obligations environnementales, etc. La crise actuelle devrait accentuer la consolidation du secteur au profit des grands élevages et des acteurs les plus fiables, les contrôles se resserrant et donnant lieu à la détection de nouveaux cas favorisés par l'absence de déclarations pendant la crise et par des comportements illégaux². En tout état de cause, la PPA continue à sévir³ et la production ne reviendra pas à son niveau d'avant 2018 avant cinq à dix ans.

La production céréalière, tout en restant stable, devrait voir son mix continuer à évoluer. La conversion des surfaces de maïs en soja dans le Nord-Est, commencée en 2019⁴ devrait se poursuivre en 2020⁵. Les cours du soja sont hauts, et malgré l'accord de phase 1 avec les Etats-Unis, les agriculteurs chinois sont encouragés à favoriser l'indépendance agricole du pays. Les perturbations des chaînes d'approvisionnement générées par l'épidémie de Covid-19 ne devraient qu'accentuer cette

tendance. Le gouvernement annonce une production stable en blé et en maïs pour la campagne 2019-2020, et une consommation – logiquement – à la baisse.

Les chaînes d'approvisionnement alimentaires pourraient en partie se relocaliser sans remettre fondamentalement en question pour autant les importations chinoises. Le Made in China pourrait être favorisé au détriment du Made Abroad, « l'étranger » étant mis en cause, voire vilipendé, pour son incapacité à contrôler l'épidémie. Les autorités centrales et locales, les industriels et les consommateurs pourraient privilégier la sécurité d'un approvisionnement national voire local. La production et l'offre domestiques ne peuvent toutefois pas assurer seules la sécurité alimentaire chinoise. La demande chinoise en produits agricoles (viande, céréales) et agroalimentaires (produits laitiers, vins & spiritueux) devrait donc rester forte malgré tout.

Thibaut Nancy (avril 2020)



 $^{^2}$ Transport illégal, camions non destinés à ce type de transport, porcs non bouclés, chauffeurs non autorisés, $\it etc.$

³ Un test des carcasses à l'abattoir dans le Henan aurait établi une prévalence de 7 % des animaux commercialisés.

⁴ Entre 5 et 10 % des surfaces, le maïs n'étant plus subventionné alors que le soja l'est

⁵ Conversion à nouveau estimée entre 5 à 10 %



Coronavirus : mesures d'hygiènes et de désinfection sur les lieux de travail, l'exemple chinois

A partir de la mise en confinement totale de Wuhan le 23 janvier, les autorités chinoises ont progressivement bâti un corpus de textes destiné à encadrer la poursuite des activités économiques et la fréquentation des lieux publics en période d'épidémie de Covid-19. Ces mesures visent à assurer un niveau d'hygiène et de protection suffisant. Elles ont régulièrement été mises à jour et précisées.

1- Dès la fin janvier, les autorités ont édicté les premières règles pour les lieux publics et les lieux de travail.

Le 31 janvier, le Conseil des affaires d'Etat a publié les « Lignes directrices pour les mesures d'hygiène et de protection face aux risques d'infection dus au nouveau coronavirus dans les lieux publics ». Ces mesures ciblent avant tout les « lieux publics et lieux de travail présentant une forte densité de fréquentation »¹. Des cas très spécifiques sont identifiés, pour lesquels sont décrites les mesures de désinfection précises qui doivent être mises en place. Ces mesures concernent les lieux (notamment les lieux de travail), le personnel statique² et le personnel mobile.

Concernant les lieux de travail, des procédures détaillées en matière de nettoyage et de désinfection doivent être mises en œuvre. Les lignes directrices susmentionnées formulent des préconisations en matière d'environnement de travail³, de ventilation (préférer la ventilation naturelle autant que possible), de traitement des déchets (tri et retrait à systématiser). Elles recommandent la mise en place de zones où isoler les personnels concernés en cas d'apparition de symptômes.

En ce qui concerne les personnels, l'accent doit être mis sur la responsabilité individuelle. Le port des masques est encouragé de même que la désinfection ou, à minima, le lavage fréquent des vêtements. La nécessité de se laver régulièrement les mains fait l'objet d'une insistance particulière. Chaque agent doit être attentif à son état de santé physique et se manifester dès apparition d'un symptôme tel que la toux ou la fièvre. Les contacts humains sont à réduire au minimum. Lorsque des visites ont lieu, une attention particulière doit être portée à l'état de santé du/des visiteur(s). Il est recommandé de fournir du matériel d'information aux personnels mais aussi au public.

Des mesures particulières s'appliquent lorsqu'un cas de contamination a été suspecté ou confirmé sur les lieux de travail. La détection d'un cas suspect doit conduire à la pleine utilisation des zones de confinement⁴, suivi d'une prise en charge par le Centre local de contrôle des maladies et d'un traitement médical approprié. « La zone de travail de la personne concernée⁵ » devra être fermée afin de faire l'objet d'une désinfection et l'ensemble du personnel est placé en isolement. En cas de contamination avérée, le site est fermé et une procédure en 5 temps est préconisée :

- Les lieux sont inspectés afin d'en évaluer les risques épidémiologiques ;
- Du personnel médical procède au nettoyage du périmètre de travail du cas contaminé et effectue une première vague de désinfection;
- -Une désinfection totale de l'ensemble du lieu de travail et des équipements est conduite⁶;
- -Les risques épidémiologiques sur le lieu de travail sont réévalués ;

⁴ Ainsi que le stipulent les «Lignes directrices pour les mesures d'hygiène et de protection face aux risques d'infection dus au nouveau coronavirus dans les lieux publics » sus-citées



⁵ Dénomination volontairement vague, elle peut faire l'objet d'une interprétation extensive : la pratique a montré qu'un bâtiment de bureau ou une entreprise dans leur ensemble pouvaient être mis à l'arrêt suite à la confirmation d'un cas. Des mesures de désinfection sont alors prises, qu'il s'agisse des postes de travail ou des dortoirs.

⁶ Y compris les équipements utilisés par le personnel intervenu en phases (i) et (ii)

^{1 «} Hôtels, centres commerciaux, théâtres, piscines, musées, salles d'attente et immeubles de bureaux »

² A entendre comme employés travaillant dans des bureaux
³ Y compris en matière de textiles, de vaisselle et de couverts (notamment dans le cas des cantines d'entreprises)



-La réouverture du lieu de travail est conditionné à cette évaluation sachant qu'une seconde peut être demandée désinfection.

2- Mi-février, les autorités ont précisé les règles en matière de désinfection

La Commission nationale de la Santé a publié un avis sur l'utilisation des désinfectants le 18 février. Cet avis précise que les méthodes de désinfection utilisées contre les coronavirus sont a priori efficaces contre le COVID19, à l'exception de la Chlorhexidine dont l'effet destructeur du virus est jugé faible. Il différencie les désinfectants selon leur composition et leurs usages.

Les autorités identifient 5 cas devant faire l'objet d'une désinfection renforcée. Outre la désinfection régulière des mains prônée pour tous, la fréquence de la désinfection doit ainsi augmenter dans :

- -les zones de confinement et/ou de résidence des cas confirmés :
- -les lieux publics densément fréquentés tels que les hôpitaux, les aéroports et les gares au niveau des objets fréquemment touchés ;
- -les lieux soumis à un management privé (bâtiments de bureaux, résidences...) au niveau notamment des poignées de porte ou des boutons d'ascenseur;
- -les lieux de collecte et de décontamination des déchets, des excréments et des eaux.

A l'inverse, les autorités ont identifiés un certain de pratiques à bannir. Il convient d'éviter :

- -la désinfection à grande échelle à l'air libre ;
- -la désinfection de l'air :
- -l'utilisation de désinfectants directement sur des humains ;

- -l'utilisation de désinfectants en poudre dans les étangs, réservoirs, lacs artificiels et autres ;
- -l'utilisation de désinfectants chimiques en milieu fermé en cas de présence humaine ;
- -la désinfection par pulvérisation avec du glutaraldéhyde;
- -l'utilisation de désinfectant avec une concentration haute en chlore⁷.

3- Dès fin février, les autorités ont cherché à renforcer et standardiser ces mesures sur la base de l'expérience acquise pendant la phase aiguë de la crise

Le 24 février, le Conseil des Affaires d'Etat a de nouveau publié des « Mesures de prévention et de contrôle de l'épidémie de COVID19 pour les lieux de travail et les espaces publics ». Des mesures nécessaires à la reprise de l'activité pour les entreprises y sont détaillées. Elles concernent à la fois le personnel⁸ ainsi que des dispositifs propres aux lieux de travail⁹. Ce document liste également de nouvelles mesures d'hygiène à mettre en place sur les lieux de travail¹⁰.

Le 1er mars, 1'« Avis sur la poursuite de la normalisation et sur le renforcement de la désinfection pendant l'épidémie de COVID19 » est venu encadrer encore davantage les mesures de désinfection. Cet avis rappelle les lois et directives auxquelles les localités doivent se plier. Il insiste sur l'importance de ne pas pratiquer de « désinfection excessive¹¹ ». Il précise que la qualité des méthodes de désinfection doit faire l'objet d'un contrôle régulier¹².



⁷ Teneur supérieure à 1000 mg/L

⁸ Mise à disposition du personnel d'équipements de protection tels que les masques et les gels désinfectants, renforcement de l'information quant aux mesures sanitaires préconisées, mise en place de points de contrôle de température etc.

⁹ Mise en place de poubelles spéciales pour les masques, désinfection préventive, ventilation/climatisation

¹⁰ En distinguant les salles de réunions, cantines, ascenseurs, garages...

¹¹ Ne pas pratiquer de désinfection à grande échelle à l'extérieur et encore moins lors de jours pluvieux ou neigeux, ne pas utiliser de désinfectant à même la peau et sur tout le corps du personnel, ne pas utiliser de désinfectant dans les réservoirs ou lacs artificiels, ne pas utiliser de composants chimique pour désinfecter les lieux ou locaux intérieurs en cas de présence humaine.

¹² Qualité du produit, usage conforme aux instructions...



Après avoir décrété fin janvier que la priorité était le contrôle de l'épidémie, les autorités centrales ont opté pour une gestion décentralisée de la crise sanitaire laissant aux échelons locaux voire ultra-locaux la responsabilité d'adapter cette priorité au contexte local. Elles ont néanmoins très vite établi des règles à suivre en matière de désinfection et d'hygiène à la fois pour les lieux publics et de travail mais aussi pour les personnels. Ces règles ont été détaillées, précisées et améliorées tout au long de la crise. Une attention particulière a été accordée au bannissement des mesures excessives telles que la désinfection à grande échelle ou la désinfection des êtres humains. Cette attention est à replacer dans un contexte chinois où le respect de l'environnement est une préoccupation croissante.

Agathe Schibler (mars 2020)







Déconfinement et reprise des transports en Chine

Les mesures de confinement et de quarantaine mises en œuvre en Chine à partir de la fin janvier ont pesé sur le transport de marchandises et la logistique en février et leur impact a été plus marqué sur le transport de passagers, notamment sur l'aérien. Le fret non aérien semble avoir rebondi dès le mois de mars. En réponse à la crise, les autorités ont élaboré nombre de mesures de soutien à l'activité, en particulier pour les opérateurs aériens. Elles ont aussi décidé de diverses mesures de protection sanitaire des passagers.

1- Un déconfinement progressif et des quarantaines locales encore en vigueur

Les mesures de confinement de la ville de Wuhan (à partir du 23 janvier), de la province du Hubei et de plusieurs autres provinces¹ et agglomérations prises fin janvier² et la « gestion fermée » des résidences d'habitation³ à Pékin et Shanghai ont cessé progressivement courant mars – et à partir du 28 mars en ce qui concerne Wuhan.

Parallèlement, nombre de routes et de moyens de transport entre provinces ont été fermés et la plupart des agglomérations ont mis en place des obligations d'isolement pendant 14 jours à l'occasion de toute arrivée, réduisant ainsi largement la demande en moyen de mobilité. Mi-avril, des restrictions à l'arrivée dans les principales agglomérations demeurent⁴ et une obligation de quarantaine très stricte est encore en vigueur à Pékin (en provenance des autres provinces ou de l'étranger).

Pendant toute la crise sanitaire, les activités économiques considérées comme essentielles (énergie et eau, produits médicaux, alimentation) ont été maintenues et les activités de logistique se sont certes sensiblement réduites en février mais elles ne se sont pas arrêtées, même à Wuhan et dans la province environnante du Hubei.

2- Un rebond des activités de logistique

L'indicateur de conjoncture de la logistique LPI⁵ est passé de 49,9 points en janvier 2020 à 26,2 en février puis à 51,5 en mars. L'indicateur de conjoncture du transport de marchandises CTSI/Fret⁶ montre la même tendance : 148 points en janvier, 125 en février puis 158 en mars.

Pratiquement, la chute du transport routier de fret a été brutale (baisse de 35 % en janvier puis de 51 % en février en glissement annuel)⁷ car la route a été directement affectée par les mesures sanitaires. L'évolution du fret ferroviaire a été





¹ Pour mémoire, la Chine comptait environ 1,39 milliard d'habitants fin 2017. Elle est constituée de 27 provinces et régions autonomes (dont 17 ayant chacune une population supérieure à 50 millions d'hab.) et de quatre municipalités de rang provincial : Pékin, Chongqing, Shanghai et Tianjin (respectivement env. 22, 31, 24 et 16 millions d'hab.).

² Ont notamment été confinées la province du Zhejiang, Nankin et les autres principales villes du Jiangsu, Canton, Harbin et Tianjin. Le confinement aurait concerné globalement aux alentours de 250 millions de Chinois.

La « gestion fermée » des résidences d'habitation a consisté en la tenue d'un registre d'entrées et sorties des résidents, la prise de température voire la soumission d'un questionnaire de santé à chaque entrée et l'interdiction de visite par des non-résidents.

⁴ A l'arrivée dans la plupart des grandes villes (à l'exception de Pékin où une quarantaine très stricte est encore en vigueur), sont requis le plus souvent un ou plusieurs tests négatifs au Covid-19 et un code de couleur généré par un système de traçage numérique sur téléphone

portable qualifiant l'exposition du voyageur au virus. Plusieurs systèmes de traçage, concurrents et pas totalement interopérables, se sont déployés depuis plusieurs semaines à Pékin, dans le Nord-Est, dans le centre Est (région de Shanghai) et dans le Sud (région de Conton)

⁵ Cet indicateur LPI (*Logistics Prosperity Index*), normalisé sur une valeur centrale de 50, est estimé mensuellement par le *China Logistics Information Center* depuis 2012. Jusqu'en 2019 il n'était jamais descendu en dessous de 49.

⁶ Cet indicateur de conjoncture CTSI (*China Transport Sectorial Index*) est estimé mensuellement par la *China Academy of Transport Science* du Ministère des transports à partir d'une base 100 en 2011. Il se décompose en deux parties, l'une pour le transport de passagers et l'autre pour le fret.

⁷ Les séries économiques mensuelles chinoises sont systématiquement entachées de biais statistiques en janvier et février à cause de la date du Nouvel an lunaire (lié à une



moins sensible (-2 % en janvier, +4 % en février puis -0,4 % en mars en g.a.). L'activité portuaire de containeurs a diminué sensiblement pendant la crise (-6 % en janvier puis -18 % en février en g.a.) mais semble s'être redressée en mars^{8 9}. Ces évolutions s'expliquent principalement par la baisse de la demande due à l'arrêt de nombreuses activités économiques mais aussi par des pénuries de main d'œuvre liées aux confinements (manque de chauffeurs routiers et de dockers dans les ports). On a observé un report modal partiel de la route vers le rail¹⁰, moins touché par les mesures sanitaires et le manque de main d'œuvre.

Les autorités chinoises ont mis en place plusieurs mesures de soutien de nature financières (accès au crédit), fiscales¹¹ ou organisationnelles (procédure simplifiée – « green line » – pour le financement, le dédouanement et l'acheminement des marchandises) pour faciliter le maintien des chaînes logistiques pendant la crise et elles ont veillé à ce que toutes les entreprises du secteur, quelle que soit leur taille, puissent reprendre leur activité dans un même temps¹².

Le fret aérien a été sensiblement plus affecté que les autres modes de transport car il utilise pour env. 70 % de son activité des avions dits « mixtes » de passagers et de fret en soute (cf. *infra*).

semaine d'activité économique très réduite), date qui se situe soit en janvier (comme en 2020) soit en février (comme en 2019).

3- Une lente reprise du transport de passagers

La reprise du transport interurbain de passagers est lente depuis début mars, pénalisée par des mesures de quarantaine encore en vigueur (principalement à Pékin) et vraisemblablement aussi par la crainte de restrictions de mobilité voire d'obligations de confinement inattendues en cours du voyage. Ainsi, la mobilité interurbaine ne représente encore mi-avril que 40 % de son niveau de 2019¹³.

Au fur et à mesure du redémarrage des moyens de transport, ont été instaurées des mesures de contrôle, de prévention et de distanciation, telles la désinfection des véhicules, la limitation du nombre de passagers (interdiction de vente d'une partie des sièges), le contrôle de la température et le port obligatoire du masque. Par ailleurs des trains et des bus spéciaux de « point à point » ont été mis en place pour favoriser le retour des travailleurs migrants internes dans les grandes métropoles.

4- Un fret aérien globalement affecté mais des acheminements médicaux en forte hausse

Le fret aérien utilise pour env. 70 % des vols de passagers, or le transport aérien a été brutalement affecté par la crise. Globalement, pour février, l'Administration de l'aviation civile de Chine (CAAC) estime la chute du trafic aérien à env. -21 % pour le fret et à -85 % pour les passagers¹⁴.





⁸ Le pronostic de redressement de l'activité portuaire en mars est fondé sur le recensement régulier par Maersk des mouvements de bateaux des armateurs internationaux les plus actifs dans les quatre principaux ports chinois (voir https://www.maersk.com/schedules/#portCalls).

⁹ Les statistiques routières et ferroviaires correspondent aux tonnes transportées et le trafic portuaire au mouvement de conteneurs équivalents-vingt-pieds (EVP).

¹⁰ Pour mémoire, le transport intérieur de marchandises est effectué pour 34 % par la route, 14 % par chemins de fer, 50 % par voies d'eau, 0,1 % par avions et 2 % par oléoducs et gazoducs (statistiques 2017 en tonnes-km).

¹¹ Parmi les nombreuses mesures fiscales, citons entre autres la réduction des redevances portuaires, la baisse de

^{20 %} des taxes sur le fret maritime et pour la sécurité portuaire et la baisse de moitié de la participation au Fonds de compensation des dégâts liés au fioul.

¹² Pour faciliter la reprise de la logisitique, les associations et fédérations d'entreprises telle *la China Federation of Logistics and Purchasing* semblent jouer un rôle clé de fédérateur.

¹³ Plus précisément, selon le Ministère chinois des transports, le nombre total de voyageurs interurbains est passé d'env. 15 850 000 par jour pour la période du 3 au 7 mars (baisse de 66 % par rapport à 2019) à 19 640 000 par jour les 10-14 avril (-58 %).

¹⁴ En ce qui concerne la période postérieure à février, selon le Ministère des transports, le nombre de passagers aériens de vols intérieurs est passé d'env. 429 000 par jour (baisse de 79 % par rapport à 2019) pour les 3-7 mars à 507 000 par jour (-71 %) pour les 10-14 avril.



Les autorités ont décidé d'une multitude de mesures de soutien au secteur aérien parmi lesquelles une exemption en 2020 pour les compagnies aériennes (globalement env. 1,3 Md €) de la part fixe des taxes alimentant le Fonds de développement de l'aviation civile; des exemptions de TVA, d'impôt sur les bénéfices voire des crédits d'impôt pour certaines opérations; des subventions à la mise en œuvre effective des liaisons aériennes (applicables aux compagnies chinoises et étrangères)¹⁵; une suspension des obligations d'utilisation des créneaux aéroportuaires pour les vols internationaux; une simplification des procédures d'approbation des programmes; un

plan d'investissement de 100 Mds CNY (12,7 Mds €) en 2020 ; etc.

Par ailleurs, face à la forte hausse depuis mars du fret aérien pour l'acheminement médical d'urgence au départ de Chine (multiplication par quatre à cinq)¹⁶, les autorités aéronautiques, sanitaires et douanières recherchent manifestement un équilibre entre un souhait de facilitation et un réflexe de contrôle des opérations : mise en place d'une procédure simplifiée d'autorisation (« green channel ») mais aussi de nouvelles obligations douanières, ou en matière de de navigation aérienne et sanitaire¹⁷.

En définitive, le rebond des activités de logistique après les semaines de confinement semble rapide et solide. Par contre, l'effet du déconfinement sur le transport de passagers est lent et faible, notamment dans l'aérien, à cause des mesures de quarantaines très strictes encore en vigueur mi-avril dans la capitale et, hors de Pékin, vraisemblablement de la crainte de décisions inattendues de nouvelles restrictions à la mobilité.

Antoine Bernez, Jean-Philippe Dufour et Dominique Grass (avril 2020)



¹⁵ Précisément, jusqu'à la fin juin, subvention de 0,0176 CNY (env. 0,22 ct €) par passager-km transporté pour les liaisons exploitées en situation de concurrence et de 0,0528 CNY (0,68 ct €) par passager-km pour les autres liaisons.

¹⁶ A titre d'illustration, 4 445 vols internationaux de fret ont été programmés du 6 au 12 avril contre 1 014 vols hebdomadaires habituellement.

¹⁷ Parmi les nouvelles mesures pesant sur le transport de fret aérien, citons les nouvelles obligations douanières sur

les exportations de matériel médical, le dépistage obligatoire au Covid-19 des équipages opérant vers Pékin et Shanghai et, en ce qui concerne le fret transporté en soutes des avions de passagers, la limitation des liaisons aériennes à une fréquence hebdomadaire par paire de points, par compagnie et par pays étranger et le déroutement des vols à destination de la Chine vers 12 points d'escale pour contrôle médicaux des passagers avant leur destination finale.



Coronavirus: maintien de la production en phase de confinement, l'exemple chinois

Pour l'essentiel des provinces chinoises, la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 a connu son pic entre le 23 janvier et le 10 février soit dans le contexte particulier du nouvel an chinois et des congés qui s'en suivent et donc une période d'activité très faible pour la majeure partie de l'industrie. Dans ce contexte particulier, la priorité absolue a d'abord été donnée à la lutte contre l'épidémie donnant lieu à une interruption de toutes les activités de production à l'exception des services essentiels dans cette lutte. Ces activités ont ensuite progressivement repris à partir du 10 février, date de reprise officielle dans la plupart des provinces après l'extension des congés pour une durée d'une semaine. Laissé à la discrétion des autorités locales, l'arbitrage entre lutte contre l'épidémie et reprise de l'activité économique s'est traduit différemment selon les circonstances locales mais avec deux points communs : (i) le principe général, dans une première phase, d'interdiction de toutes les activités sauf exception ; (ii) une reprise de la production soumise à la mise en œuvre de mesures sanitaires strictes destinées à protéger le personnel et à limiter les risque de contamination.

1 - La crise est survenue dans un moment de faible activité industrielle

Le premier trimestre et tout particulièrement le nouvel an chinois sont traditionnellement des périodes de faible voire très faible activité. En 2020, le nouvel an chinois est intervenu le 24 janvier et les congés officiels s'étendaient initialement jusqu'au 3 février. En cette période, la plupart des industries – notamment les automobiles constructeurs les. équipementiers, 1es industries textiles. plasturgiques et électroniques et l'essentiel de la production manufacturière - fonctionnent au ralenti, consommant et constituant des stocks, voire sont arrêtées.

La prolongation, dans la plupart des provinces, des congés annuels du Nouvel an jusqu'au 10 février a globalement été synonyme d'une pause totale de la production. La mise sous confinement total de Wuhan est intervenue le 23 janvier soit la veille du nouvel an chinois et en

pleine période de déplacements massifs de la population. Face à la dégradation de la situation sanitaire et à la priorité donnée à la lutte contre l'épidémie par les autorités centrales, la plupart des autorités locales ont annoncé une prolongation des congés¹. Ce fut notamment le cas dans les provinces côtières fortement industrialisées où la production s'est *de facto* arrêtée faute de main d'œuvre et sous le coup de la généralisation de très strictes mesures sanitaires².

Seul un petit nombre de secteurs, identifiés comme essentiels, n'ont pas interrompu leurs activités. La production et la distribution de l'eau, du gaz, de l'électricité et des denrées alimentaires ainsi que la collecte et le traitement des déchets et certaines industries lourdes sont demeurées actives comme c'est traditionnellement le cas. L'activité dans les secteurs essentiels à la lutte contre l'épidémie a été sauvegardée³ puis décuplée, notamment la production et le transport de matériel médical et



¹ Toutes les provinces ont officiellement fixé la reprise des activités au 10 février à l'exception du Sichuan qui a maintenu la reprise à la date initialement prévue à l'échelle nationale à savoir le 3 février et le Hubei, pour lequel un report *sine die* a été adopté.

² - Après avoir reconnu l'importance de la crise, fin janvier, les autorités chinoises ont fait de la lutte contre l'épidémie la priorité absolue. Hors du Hubei, les autorités locales ont été encouragées à mettre en œuvre toutes les mesures qu'elles jugeraient nécessaires pour empêcher la propagation du virus. Ces instructions ont donné lieu à une multiplication anarchique d'initiatives dans toutes les provinces y compris les plus isolées. Ces mesures qui ont

été mises en œuvre progressivement entre la dernière semaine de janvier et la première quinzaine de février ont été de nature très variée : (i) Allongement des congés du nouvel an et décalage de la date officielle de reprise des activités ; (ii) fermeture des écoles, des collèges et des universités ; (iii) interruption des liaisons inter-urbaines intra et interprovinciales voire, dans certains cas, des liaisons intra-urbaines ; (iv) fermeture des lieux publics et interdiction des rassemblements ; (v) gestion fermée des quartiers et des résidences ; (vi) auto-confinement ; (vii) quarantaine ; (viii) création de frontières intérieures.

 $^{^3}$ Début février, la capacité de production journalière de masque - 15 M - était mobilisée à 75%.



de médicaments. Début février, la NDRC a annoncé un ensemble de mesures pour (i) soutenir l'ensemble de la chaîne de production des entreprises dont l'activité est essentielle à la lutte contre l'épidémie afin qu'elles puissent augmenter leur production; (ii) permettre aux entreprises dont l'activité ne l'est pas et qui le peuvent de se reconvertir⁴.

2 - Les mesures d'encadrement et de soutien aux activités ont été déclinées au niveau local pour être adaptées aux circonstances sur le terrain

Les mesures sanitaires prises par les autorités locales impactent directement et indirectement la production de façon durable. Hors Hubei, ce sont les autorités locales qui ont été chargées de mettre en œuvre les mesures nécessaires à la maîtrise de l'épidémie. Elles se sont également très vite vues intimer l'ordre d'également soutenir la reprise de l'activité économique. Face à ces injonctions contradictoires, elles ont dans l'essentiel des cas privilégié les mesures sanitaires imposant des mesures de confinement des personnes et une interruption des liaisons intra et interurbaines rendant de facto impossible la majorité des activités économiques. Les entreprises se sont vues des mesures différentes divergentes en fonction des localités mais aussi de l'évolution de la crise.

La mise en œuvre de mesures de protection des personnels et de prévention du risque de contamination est un préalable au maintien d'une activité. Les industries stratégiques et essentielles ont vu le maintien de leurs activités conditionné notamment aux mesures suivantes :

- La mise à disposition de matériel de protection pour le personnel (gants, masques, désinfectants) à renouveler à un rythme précis déterminé par les autorités;
- L'adaptation des procédures (désinfections régulières, espacement des travailleurs,

- arrêt des systèmes de climatisation centralisé ...);
- La réduction au maximum des effectifs sur place en ne mobilisant que les personnels nécessaires à la sûreté des sites de production et en différant les opérations non essentielles telles que la maintenance/ les tâches administratives notamment pour les paiements;
- La délivrance de laisser-passer nominatif par les autorités pour les travailleurs voire dans certains cas, en particulier pour les activités stratégiques, le confinement des travailleurs sur le site industriel sans retour à domicile :
- La collecte et la mise à disposition des autorités des informations relatives à la santé de tous les employés préalablement à la reprise de l'activité puis sur une base régulière.

Ces mesures varient en fonction des localités ce qui amène des disparités au sein d'un même groupe, avec des implantations similaires soumises à des règles différentes selon la province. Les relations avec les autorités locales ont joué un rôle important au début de la crise pour permettre la poursuite de certaines activités. Le principe semble avoir été dans la première phase l'interdiction de poursuivre toute activité sans avoir préalablement démontré sa capacité à ne pas entrainer de nouvelles contaminations. Dans le Hubei, des mesures spécifiques ont été mises en œuvre (voir annexe).

La reprise plus générale de la production a *de facto* été soumise à des autorisations locales et a mobilisé, dans de nombreux cas, les nouvelles technologies. Une fois l'épidémie jugée « sous contrôle » au niveau national, l'accent a été mis sur la reprise de la production sans restriction en dehors des zones à risques. En pratique et faute d'une définition des zones à risques, des autorisations locales se sont avérées nécessaires pour le redémarrage. Il n'y a pas eu d'harmonisation des critères à respecter.

 $^{^4}$ 9 000 entreprises se sont ainsi mises à produire des masques à la suite de l'épidémie





Progressivement les mesures semblent s'être adoucies même si l'identification d'un cas de Covid-19 continue d'entrainer un arrêt immédiat de la production et une désinfection de la totalité de la chaîne. La généralisation des systèmes de QR Code Santé ont facilité le contrôle de l'état de santé des travailleurs et ainsi la reprise de l'activité.

3 - La reprise de l'activité a été soutenue par les autorités mais continue à rencontrer des difficultés

La reprise demeure partielle même si elle est plus nette dans le secteur secondaire que dans le secteur tertiaire. Après une mise en pause quasitotale du pays début février, l'activité a repris sous l'impulsion des autorités. Selon Trivium, le taux de reprise serait de l'ordre de 70 % à la mi-mars avec néanmoins des variations au niveau local comme mis en évidence par les chiffres officiels (voir annexe). Ces derniers chiffres sont néanmoins à prendre avec précaution des fraudes ayant été mises au jour. Dans les industries stratégiques et essentielles, le taux de reprise est par définition supérieur. Il est même supérieur à 100 % dans certains secteurs – comme la production de masques ou,

dans une moindre de mesure, de ventilateurs – ayant fait l'objet de reconversion de chaines de production initialement consacrées à d'autres produits (automobiles, composants et appareils électroniques ...)⁵.

Des mesures économiques ciblées ont été mises en place. Une liste d'entreprises et de secteurs stratégiques⁶ a été établie à la fin du mois de février par le MIIT et la NDRC. La définition des entreprises essentielles reste néanmoins soumise à l'appréciation des autorités locales qui ont dans certains cas pu inclure dans ce groupe certains fournisseurs de grands donneurs identifiés comme stratégiques. Outre les mesures générales destinées à assurer la survie puis la reprise de l'économie chinoise⁷, les industries considérées comme essentielles dans la lutte contre l'épidémie de Covid-19 ont bénéficié d'exemption de TVA et de prêts à taux bonifiés. Elles ont également pu accompagnées par les autorités locales pour mettre en place des transports à disposition de leurs employés afin d'assurer l'acheminement de ces derniers sur les sites de production malgré les contraintes sur les déplacements en vigueur pendant plusieurs semaines. Ces





⁵A la mi-mars, selon des statistiques non officielles, le nombre d'entreprises productrices de masques était estimé à 47 000 ; près de 9 000 d'entre elles auraient commencé la production suite à l'épidémie de COVID-19, dont de nombreuses petites entreprises. La plupart des nouveaux entrants sont situées dans les provinces côtières du Zhejiang, Jiangsu et Guangdong, bastions de l'industrie chinoise et disposant notamment d'un important savoirfaire existant dans l'industrie textile, ainsi que des chaines d'approvisionnement mûres. De grandes entreprises se seraient également mobilisées notamment dans le secteur automobile – BYD, SAIC, GAC – ou électronique – 3 Nod, Foxconn, Changying Precision – ou pétro-chimique - Sinopec - pour une capacité totale de production pour ces seules grandes entreprises de l'ordre de 13,5 M masques par jour.

⁶ Les industriels actifs dans ces secteurs — ont reçu instruction de reprendre au plus vite leur production. 51 grandes entreprises (la liste n'a pas été rendue publique) et près de 1 000 de leurs fournisseurs ont été identifiées et peuvent bénéficier de mesures de soutien financier et fiscal. La NDRC cite les équipements médicaux et pharmaceutiques, l'approvisionnement en énergie, la logistique, et les produits d'alimentation. Le MIIT cite les matériaux agricoles, les secteurs automobile et de l'électronique ainsi que les produits de première nécessité.

Le MIIT a créé une liste d'entreprises « importantes pour la chaine industrielle » et l'a envoyé aux MIIT locaux dans 25 provinces et municipalités chinoises. La liste finale non publique comprendrait 51 grandes entreprises et 938 fournisseurs, répartis en 25 sous-secteurs.

⁷ L'outil budgétaire est utilisé au niveau central et surtout niveau local pour alléger les contraintes administratives, fiscales et sociales pesant sur les entreprises et des subventions sont mises en place localement pour stabiliser l'emploi et stimuler la consommation. Il est cependant difficile de chiffrer précisément l'ampleur de ces mesures dont la plus significative est l'exemption totale de cotisations sociales pour les PME. L'outil monétaire a également été mobilisé avec des injections significatives de liquidité. Ces injections sont destinées à soutenir les banques qui sont en première ligne pour assurer le financement des PME. Les banques ont notamment été encouragées à refinancer certaines dettes (debt roll-over) et à différer le remboursement du capital et des intérêts. Les autorités ont également affirmé tout au long de la crise l'importance des entreprises dites stratégiques- principalement des SOE et des grandes entreprises – qui pourraient en pratique se retrouver les principales bénéficiaires des mesures de soutien, le cas échéant au détriment des PME.



mesures se sont ensuite généralisées au-delà des seules industries stratégiques.

logistique a constitué goulot d'étranglement. Les difficultés à évacuer la production et à sécuriser l'approvisionnement des sites de production ont ralenti la montée en puissance du secteur industriel. Ces contraintes logistiques ont été différenciées selon les modes de transport⁸ mais particulièrement fortes dans le secteur routier en raison des restrictions sanitaires imposées au niveau local puis de la difficulté à mobiliser des chauffeurs. Ces traduisent perturbations se augmentation des coûts de la logistique, jusqu'au double du prix habituel pour certaines liaisons en fret routier. La situation tend à se normaliser9 mais plusieurs semaines ont été nécessaires pour cela.

La mobilisation de la main d'œuvre, et tout particulièrement des travailleurs migrants, complique la reprise. Une des spécificités de l'économie chinoise est sa forte dépendance aux travailleurs-migrants qui constituent une main d'œuvre nombreuse et bon marché. Principalement issus des provinces les moins développées, ils ont été frontalement impactés par les mesures sanitaires et les perturbations dans les transports interurbains puisqu'ils ont d'abord été bloqués dans ces provinces puis ont dû subir deux semaines de quarantaine une fois parvenus dans les grands centres urbains. Ces travailleurs-migrants fournissent l'essentiel des chauffeurs de poids lourds mais également une part importante des livreurs indispensables au ecommerce et des ouvriers des industries intensives en main d'œuvre. A la fin mars, ils n'ont encore que partiellement repris le travail¹⁰.

Du point de vue de la production industrielle, la crise sanitaire, intervenant au moment du nouvel an chinois, a initialement eu pour impact la fermeture prolongée de l'essentiel de l'industrie à l'exception des services traditionnellement essentiel et, très vite, des secteurs identifiés comme stratégiques dans la lutte contre l'épidémie. Les mesures liées à cette lutte comme celles destinées à accompagner la reprise ont été déclinées au niveau local et ont donc varié en fonction notamment de l'intensité de la crise sanitaire. Plus d'un mois après la reprise officielle de l'activité dans l'essentiel des provinces à l'exception du Hubei (région de Wuhan), force est de constater que la reprise de l'activité industrielle a été soumise à la mise en œuvre de mesures sanitaires drastiques destinées à protéger les personnels et surtout à limiter le risque de contamination. Force est également de constater que cette reprise n'a été que progressive et n'est pas encore totale du fait notamment de contraintes logistiques et de la difficulté à mobiliser les travailleurs-migrants dans les grands bassins d'activité en lien avec les restrictions de circulation et les mesures de quarantaine encore en place. Le fonctionnement à plein régime des industries stratégiques dans la lutte contre l'épidémie est le fruit de mesures extrêmes.

Raphael Pequignot, Rodolphe Girault, Orhan Chiali et Julien Dumond (mars 2020)

à la normale. A la mi-mars, pour la seule ville de Pékin, une estimation évalue qu'un million d'habitants n'étaient pas encore revenus et 800 000 personnes seraient déjà rentrées mais encore en quarantaine. Environ 80 % des chauffeurs routiers seraient mobilisables fin mars. Au 22 mars, les indices mis en place par Baidu pour évaluer le taux de retour des travailleurs migrants dans les agglomérations de Pekin, Shanghai, Canton et Shenzhen sont en baisse de respectivement 75%, 48%, 32% et 24% par rapport à la période comparable en 2019.





⁸ Les contraintes logistiques ont été relativement limitées dans le secteur ferroviaire (mi-février, le trafic de fret ferroviaire entre l'Europe et la Chine était à environ 50% de son niveau normal). Dans le domaine maritime et fluvial, les principales perturbations ont concerné les containers frigorifiques, dont les emplacements avec branchements électriques dans les ports étaient saturés, à cause des perturbations du fret routier

⁹ La logistique est encore très perturbée fin mars à Wuhan et dans le Hubei en général, tous modes confondus.

¹⁰ Début mars, les trajets de passagers en transport interurbains étaient encore réduits de deux tiers par rapport



L'épidémie de COVID-19 en Chine: catalyseur de l'innovation dans le secteur de la santé

La Chine, après une première période difficile, a su démontrer pendant l'épidémie ses capacités d'adaptation et d'innovation, tant pour réagir à l'évolution de la situation que pour développer de nouveaux outils dans le domaine de la santé. Les groupes chinois du numérique proposent ainsi, souvent en collaboration avec les autorités, des outils de gestion et de prévention épidémique, susceptibles d'inspirer d'autres pays dans leur réponse à la crise. De même, l'accent mis ces dernières années par les autorités sur le développement des biotechnologies s'avère décisif pour pouvoir mobiliser les ressources du pays dans la course mondiale pour la recherche d'un traitement puis d'un vaccin contre le virus.

1- Les groupes technologiques, en lien étroit avec les autorités, ont saisi l'opportunité d'accélérer le déploiement de leurs innovations

Le système de santé chinois a accéléré sa transformation numérique. Cette orientation était déjà identifiée dans le plan Healthy China 2030 (2016) mais sa mise en œuvre était jusqu'ici lacunaire. L'offre de services de téléconsultation privée s'est largement développée dans le contexte de la crise. La plateforme numérique WeChat a ainsi fait état d'une multiplication par huit de ses mini-programmes dédiés à la santé entre la mi-janvier et la mi-février¹. Les services d'assurance en ligne ont également connu un fort succès durant la crise. Les modèles d'assurances mutuelles, ou P2P, opérant exclusivement en ligne seraient actuellement plus d'une dizaine représentant plus de 300 millions de membres.

Les autorités ont eu recours massivement aux solutions de *big data* développées par les groupes technologiques pour suivre et contrôler la propagation de l'épidémie. Les opérateurs de

téléphonie mobiles et Baidu ont permis aux CDC de disposer de cartographies précises des mouvements de populations afin d'anticiper sur les mesures à prendre. Alibaba et Tencent, en collaboration avec le gouvernement central, ont chacun lancé une application ("jiankang ma" ou "code santé") classant les individus selon leur niveau de « risque ». Scannés, ces codes régissent l'accès à certains moyens de transports, aux ensembles résidentiels et à certains commerces². De plus, plusieurs entreprises de l'IA telles que Megvii, SenseTime ou Baidu ont développé des systèmes détection spécifiques: contrôle de température, équipements pour les forces de l'ordre³, système de reconnaissance faciale pour identifier les personnes contrevenant à l'obligation de port du masque etc.

L'utilisation des nouvelles technologies pour le diagnostic et le suivi des patients s'est également renforcée. Afin d'accélérer et d'améliorer le diagnostic par les médecins, plusieurs systèmes de diagnostic assisté par intelligence artificielle ont été mis en œuvre par des groupes technologiques tels que Huiying Medical, Alibaba, Yitu ou encore SenseTime⁴. Outre



¹ Baidu, Alibaba et Tencent ont su intégrer ces services de santé au sein de leurs applications, de manière gratuite et souvent accessible depuis l'étranger. Plusieurs autres entreprises ont aussi développé des plateformes de diagnostic en ligne en appui à leurs hôpitaux privés. Sur prescription des médecins, les patients peuvent également commander directement leurs traitements sur des plateformes telles que Haodaifu, où des entreprises pharmaceutiques comme Servier par exemple ont su se positionner.

² Leur utilisation a donné lieu à des controverses : couleur du QR code sans lien avec l'état de santé réel ; fuites de données ; partage non sollicité de données avec le commissariat local, etc.

³ Les casques de la police de Chengdu embarquent une caméra infrarouge qui détecte la température jusqu'à une centaine de personnes ; des drones DJI embarquent également des capteurs pour contrôler la température des citoyens, par exemple aux carrefours routiers.

⁴ Huiying Medical annonce une détection du COVID-19 à 96% grâce à une base de données de 1000 patients atteints du COVID-19 et 20 000 patients atteints d'autres pneumonies; Alibaba annonce une précision de 96% pour une solution déployée dans plus de 100 établissements.



l'aide à la détection, ces systèmes proposent des options thérapeutiques. Un système a été développé pour surveiller les patients dans un état critique en utilisant le *big data* pour anticiper l'évolution de l'état du patient. Enfin, des robots ont été déployés afin de mettre en œuvre les pratiques de distanciation sociale. Dans les hôpitaux, ceux-ci sont utilisés pour livrer les médicaments, prélever des échantillons dans la gorge des patients ou encore pour orienter les patients. D'autres modèles, y compris des drones, ont été déployés pour désinfecter les lieux publics.

2- Le gouvernement chinois coordonne les efforts de recherche, mobilise les acteurs publics et privés, et encourage les coopérations internationales pour lutter contre l'épidémie

Le gouvernement a renforcé son soutien au secteur des biotechnologies. Avant même l'épidémie, le gouvernement chinois avait fait du développement des biotechnologies une priorité, notamment dans le cadre des plans Made in China 2025, Healthy China 2030 et du 13^{ème} plan quinquennal (2016-2020). Dès le début de l'épidémie, la National Medical Products Administration (NMPA) a pris des mesures pour enjoindre les entreprises de biotechnologie à accélérer leur production de tests de dépistage et accélérer les procédures d'enregistrement de dispositifs médicaux⁵. Surtout, les autorités soutiennent financièrement des projets de recherche. Entre 2003 et 2020, investissements publics dans le secteur de la santé auraient ainsi été multipliés par 14, représentant en 2018 20% des dépenses de recherche publique en Chine, contre 6 à 7% en France. Pour répondre à l'épidémie, les autorités ont accordé de nouveaux financements spéciaux qui s'élèveraient, selon le MOST, à 320 M CNY (41 M EUR). Début avril, ces fonds ont permis d'alimenter 68 projets de recherche. Un certain nombre de mesures de soutien ont par ailleurs été mises en œuvre au niveau local (voir annexe). Le Ministère des Sciences et des Technologies (MOST) tente malgré tout de rationaliser les nombreux projets de recherche lancés à travers le pays⁶. Sur les 70 000 traitements testés par simulation informatique fin mars, une centaine a été sélectionnée pour des projets de recherche approfondis. Dans une annonce du 3 avril, le MOST exige de plus que chaque nouveau programme de recherche soit documenté et

notifié aux autorités sous trois jours⁷. Le MOST

insiste également sur le fait que les programmes

« enfreignant les règles pharmaceutiques en

vigueur, ayant des effets secondaires négatifs ou ne présentant pas d'efficacité prouvée » devaient

prendre fin⁸.

De nombreux acteurs privés soutiennent ces efforts de recherche. Ainsi, le secteur des biotechnologies a été, de loin, le plus actif en termes de nombre de transactions au premier trimestre 2020 avec plus de 40 nouveaux investissements en capital-risque recensés par ITJuzi. Dans certains cas, cet engagement prend la forme d'une coopération directe avec le gouvernement. A titre d'exemple, Tencent s'est associé à une équipe dirigée par l'expert chinois des maladies infectieuses, M. ZHONG Nanshan, pour créer un laboratoire de recherche dédié à l'IA et au *big data* dans le cadre de la lutte contre le COVID-19. De même, des entreprises comme Alibaba, Baidu, Yitu, Huawei, Deepwise, ou

ensuite directement avec les programmes sélectionnés.

⁷ Ces dispositions durcissent par ailleurs la supervision



⁵ Grâce aux « *green channels* » mises en place, l'étude clinique pour le Remdesevir, traitement préexistant du groupe américain Gilead, a par exemple été approuvée en deux jours par la NMPA alors que le processus aurait dû prendre trois mois.

⁶ La recherche contre le COVID-19 est menée par un groupe de travail placé sous l'autorité du MOST. Cette *task force* constituée de 13 institutions est pilotée par Zhong Nanshan. Son rôle est notamment de sélectionner les projets de recherche prioritaires et d'allouer les ressources.

gouvernementale des publications sur le COVID-19. Les recherches traitant de l'origine du virus sont particulièrement sujettes à censure.

⁸ Dorénavant, les autorités sanitaires provinciales sont chargées de collecter en temps réel les informations concernant les projets de recherche en cours et de les transmettre de façon journalière au MOST. Le Centre de Recherche National sur les Biotechnologies sous l'autorité du groupe de recherche scientifique, décide si les projets de recherche sont prioritaires ou non. Les projets sélectionnés sont transmis à la Commission Nationale de la Santé, qui coopèrera



encore SenseTime⁹ mettent à disposition des équipes de chercheurs les capacités de calcul et les fonctionnalités d'IA de leurs outils de cloud pour permettre le séquençage du virus et l'analyse protéique.

En matière de recherche sur le COVID-19, la Chine coopère avec 1a communauté internationale tout en visant une position de leadership._Après avoir séquencé le génome du virus dès janvier, la Chine l'a partagé avec la communauté internationale. Les autorités chinoises ont également insisté sur le fait que les 5 méthodes actuellement envisagées étaient toutes ouvertes à la coopération internationale. Sur la recherche d'un vaccin¹⁰, les groupes chinois coopèrent activement avec leurs homologues étrangers¹¹. Cette ouverture doit permettre à la Chine de s'affirmer comme leader mondial dans la recherche contre le COVID-19 et de renforcer son statut en tant que nation innovante. Ainsi, pour le quotidien nationaliste Global Times, la course mondiale au vaccin contre le COVID-19 est une « bataille que la Chine ne peut se permettre de perdre ». Dans cette même optique, les efforts de coopération internationale s'inscrivent notamment dans le cadre des « Routes de la soie de la santé » 12 pour lesquelles Xi Jinping avait ainsi signé en 2017 un protocole d'entente avec l'OMS. Enfin, la prise de parole de Xi Jinping à l'Assemblée générale de l'OMS, associée à l'augmentation de la contribution chinoise au budget de l'organisation le 18 mai 2020, avait pour principal objectif d'affirmer l'esprit « ouvert, transparent et responsable de la Chine » mais également son leadership mondial.

Premier pays confronté au COVID-19, la Chine fait partie, avec certains de ses voisins asiatiques, des pays « laboratoires » pour le développement de solutions de gestion de la lutte contre l'épidémie. La numérisation du système de soins, et, plus largement, les innovations dans le domaine de la santé, ont été essentielles dans la lutte contre l'épidémie. Leur accélération dans un tel contexte a permis aux autorités gouvernementales d'accroître en toute légitimité leur mainmise sur les données privées, sans probable retour en arrière. Par ailleurs, les groupes technologiques chinois ont pu bénéficier d'une collaboration étroite avec le gouvernement ainsi que d'une manne de données précieuse. Les solutions innovantes qui ont émergé ont vocation à s'exporter à l'international, illustrant la forte concurrence à laquelle font face les acteurs européens dans le développement commercial d'applications d'IA et de big data.

Agathe Schibler et Antoine Moisson (juin 2019)





⁹ Voir: « COVID-19, accélérateur de l'innovation », Conseillers du Commerce Extérieur de France en Chine, 2020

¹⁰ Le Conseil des affaires de l'Etat a confirmé le 14 avril que trois projets de vaccins étaient approuvés pour la phase d'essais cliniques. Parmi eux, le projet de l'équipe du docteur Chen Wei, le plus avancé, est entré le 9 avril demier dans sa phase deux. Les deux autres sont des projets conjoints menés par : (1) Wuhan Biological Preparations Institute et l'Insitut de virologie de Wuhan (laboratoire P4) et (2) Sinovac, une entreprise privée fondée en 2009 à Zhongguangcun (Pékin).

¹¹ Beijing Advaccine collabore avec l'entreprise américaine Inovio sur la recherche d'une solution reposant sur l'ADN. Dans le même

temps, le conglomérat privé Fosun a annoncé mi-mars la conclusion d'un partenariat de 135 M USD (125 M EUR) avec le laboratoire allemand BioNTech qui utilise la technologie mRNA. Xiamen Innovex collabore avec GSK sur un vaccin à protéine recombinante. Côté français, Sanofi a signalé au gouvernement chinois son intention « d'explorer le potentiel » pour collaborer avec la Chine sur la recherche et le développement d'un vaccin contre le COVID-19. 12 Voir : « "Route de la soie de la santé" : comment la Chine entend profiter de la pandémie pour promouvoir sa diplomatie sanitaire », Antoine Bondaz, Fondation pour la recherche stratégique, 2020



BRI : vers un recentrage géographique et sectoriel ?

L'épidémie de Covid-19 nuit à la mise en œuvre concrète de BRI en ralentissant voire en arrêtant la construction de plusieurs grands projets d'infrastructures. Au-delà de cet impact direct, les difficultés économiques et financières du secteur privé et des PME chinoises pourraient les amener à reconsidérer leur internationalisation et à se concentrer sur leur marché domestique. Les autorités ayant réaffirmé l'importance politique de BRI, les grandes entreprises d'Etat (SOE) devraient quant à elles continuer à être mobilisées pour identifier, financer, construire et opérer des infrastructures à l'étranger, potentiellement en reconcentrant leurs efforts sur les pays voisins et notamment l'Asie du Sud-Est. Les autorités entendent également exploiter la crise pour promouvoir les déclinaisons numérique et sanitaire de BRI.

1- L'épidémie de Covid-19 pose de nombreux problèmes à l'initiative « Ceinture-Route »

De nombreux projets d'infrastructures sont mis à l'arrêt par l'épidémie. La circulation des capitaux, des équipements et de la main d'œuvre chinoise, indispensable à la mise en œuvre de BRI, a été fortement perturbée¹ par l'épidémie. Dans un premier temps, les restrictions sur les déplacements mises en place en Chine ou par les autorités des pays hôtes ont différé le retour des travailleurs sur site après le nouvel an chinois. La presse internationale s'est ainsi fait l'écho de plusieurs projets susceptibles d'être fortement perturbés par l'épidémie en Chine². L'extension géographique de l'épidémie et les mesures de confinement mises en œuvre dans de nombreux pays limitent l'activité sur les sites de construction amplifiant les perturbations déjà identifiées.

La crise économique pourrait réduire la demande solvable pour les grands projets d'infrastructures promus par BRI. Dans plusieurs pays³, les populations locales critiquent la faiblesse des retombées économiques locales. Les ravages sanitaires et économiques causés par une propagation de l'épidémie alimentent un sentiment anti-chinois déjà prégnant⁴. L'endettement d'un certain nombre de pays hôtes⁵, préoccupant dès avant la période actuelle, est susceptible de se détériorer considérablement sous l'impact de la crise -particulièrement les exportateurs de matières premières⁶-. La capacité de ces pays à rembourser les dettes souscrites auprès de la Chine, alors que leurs finances publiques⁷ seront sous tension, reste sujette à caution. Il en est de même pour leur capacité à souscrire de nouveaux engagements, et ce d'autant plus que la concessionnalité des financements chinois est faible. Un nombre croissant de projets BRI, notamment ceux pour lesquels les usagers étaient mis à contribution, pourraient se révéler non-rentables du fait de la dégradation de la conjoncture.

L'offre chinoise pourrait être conduite à se réorganiser. Les projets placés sous la bannière BRI⁸ devraient connaître des sorts différenciés.





¹ Voir l'analyse du Council of Foreign relations

² La presse internationale, notamment le <u>South China Morning Post</u> et <u>Bloomberg</u>, cite notamment les projets suivants comme particulièrement impactés par l'épidémie de Covid-19 en Chine: ligne à grande vitesse Jakarta-Baidung en Indonésie, le barrage de Batang Toru en Indonésie, la zone économique spéciale de Sihanoukville au Cambodge, la centrale à charbon de Payra et le pont sur la rivière Padma au Bangladesh, le projet CPEC au Pakistan.

 $^{^3}$ Pakistan, Malaisie, Cambodge, Sri Lanka, Kazakhstan \dots voir Trésor N°229

⁴ <u>L'ISEAS Yusof Ishak</u> évalue régulièrement le sentiment des populations du Sud-Est asiatique vis-à-vis de la Chine. En 2019, respectivement 72% et 85% des personnes interrogées se déclaraient inquiètes de l'influence économique, d'une part, et, politique, d'autre part, acquise par la Chine dans leur pays. Le

sentiment des élites décisionnaires vis-à-vis des investissements chinois pourrait être plus favorable cependant.

⁵ En 2018, le *Center for Global Development* identifiait comme particulièrement à risque de surendettement vis-à-vis de la Chine: Djibouti, Kirghizstan, Laos, Maldives, Mongolie, Monténégro, Pakistan, Tadjikistan.

⁶ Le *World Economic Outlook* du FMI fait état d'une baisse du taux de croissance du PIB réel en 2020 par rapport à 2019 de : 4,8 point à -2,9% en moyenne pour les exportateurs, de 5,3 points à -3% pour les pays à revenu intermédiaire et de 3,7 points à 1,9% pour les pays à faible revenu.

⁷ Le *Global Fiscal Monitor* prévoit une dégradation du déficit budgétaire dans les pays à faible revenu et en développement de 2 points en moyenne à -6,1% du PIB et une hausse de la dette de 3,3 points à 46,4% du PIB.

⁸ Des partenariats établis de longue date entre entreprises étrangères et chinoises, des initiatives privées de délocalisation



Le ralentissement économique chinois a d'ores et déjà contribué à une baisse significative du nombre de projets en 2019⁹ et une réallocation relative des investissements chinois à l'étranger en Asie du Sud-Est¹⁰. La crise actuelle, qui pèse fortement sur le secteur privé et les PME¹¹, pourraient conduire ses dernières à se concentrer sur le marché domestique. Les plus grandes entreprises, bénéficiant lignes de financement, pourraient poursuivre internationalisation via des acquisitions stratégiques¹². Les SOE, fortement sollicitées en Chine pour répondre à la crise, devraient également l'être pour continuer à porter les projets stratégiques¹³ malgré détérioration de leur situation financière.

2- Les autorités n'ont néanmoins en rien renoncé à promouvoir BRI

BRI reste une priorité du Président Xi et l'autre nom de la diplomatie chinoise. BRI continue d'être mentionnée dans les déclarations conjointes avec les grands partenaires de la Chine¹⁴. La presse chinoise relaie les annonces

d'unité de production dont la rentabilité en Chine allaient décroissant, des grandes infrastructures construites et opérées par des SOE chinoises dans le cadre d'accords intergouvernementaux. de nouveaux projets et met en avant les bonnes pratiques des entreprises chinoises pendant la crise¹⁵. Alors qu'à l'été 2018, des critiques avaient circulé sur le caractère ruineux et inique de BRI, aucun critique de la sorte n'est audible au T1 2020 malgré la crise économique en Chine, la « diplomatie du masque »¹⁶ occupant tout l'espace médiatique.

Une certaine prudence est cependant de mise en matière financière. Face aux critiques de la communauté internationale, les autorités ont renforcé l'attention qu'elles accordent aux questions de soutenabilité et rentabilité financière des projets BRI depuis le second Forum des Routes de la Soie. Cette tendance s'inscrit dans un contexte où les excédents courant sont tendanciellement en baisse, de même que la rentabilité des banques de développement et les marges de manœuvre des grandes banques commerciales¹⁷, fortement mobilisées pour soutenir les PME et les plus petites banques chinoises. Alors que les besoins de financement des PME augmentent, que les liquidités en USD¹⁸ sont sous-tension, que la qualité des signatures des contreparties des banques chinoises se dégrade¹⁹, il est peu





⁹ D'après l'American Entreprise Institute et l'Heritage Foundation, deux think-tanks conservateurs, et en utilisant une base de données de 3600 projets chinois à l'étranger depuis 2005, les montants investis en 2019 auraient chuté de 41% en 2019 pour s'établir à 68,4 Mds USD. D'après le MOFCOM, les IDE sortants de Chine ont diminué de 8,2% en 2019 en g.a. (110,6 Mds USD). Ils ont diminué de 3,8% vers les pays BRI (15,0 Mds USD) mais ont augmenté de 18,3% sur la période janvier-février 2020.

¹⁰ Les investissements chinois à l'étranger ont baissé de 9,8% en 2019 par rapport à 2018, les investissements directs non financiers baissant de 8,2% d'après le Ministère du Commerce chinois. D'après Nikkei, ces chiffres masquent des situations contrastées avec notamment un effondrement des investissements chinois en Europe et aux Etats-Unis alors que ces derniers résistent en Asie voire sont en hausse dans les pays de l'ASEAN.

¹¹ D'après un <u>sondage</u> réalisé par un professeur de Beidan, fin février auprès d'un large échantillon de PME, 20% des entreprises interrogées ne peuvent pas survivre un mois de plus si la situation ne se rétablit pas, 64% d'entre-elles pouvoir tenir jusqu'à 3 mois. Selon le <u>South China Morning Post</u>, 460 000 entreprises auraient définitivement été fermées au premier trimestre 2020. Ce chiffre est à mettre au regard du nombre de PME (près de 12 M) et d'auto-entrepreneurs (44 M) évalué par l'OCDE (en 2013).

 $^{^{12}}$ Le secteur automobile en Chine bruisse notamment de rumeurs de rachats par des entreprises privées chinoises (Geely notamment) d'entreprises étrangères en difficulté.

¹³ Le Ministre des affaires étrangères, WANG YI, a déclaré mifévrier que le Covid19 en Chien n'aura pas d'impact sur les projets BRI. L'Ambassadeur de Chine au Pakistan, M. YAO Jing, a publiquement indiqué en février que les projets conduits dans le cadre du CPEC ne devaient pas être impactés par l'épidémie de Covid19 en Chine.

¹⁴ Notamment mi-mars avec le Pakistan, sous l'angle du CPEC, et avec l'Italie, sous l'angle de la nécessaire coopération en matière de santé sous l'égide de BRI

¹⁵ Sont notamment cités la construction d'un nouveau barrage au Cambodge, d'une ferme solaire au Laos, et d'un parc industriel au Myanmar quand bien même ces projets représentent de faibles montants d'investissement (de l'ordre de la dizaine de M USD). Sont également mises en avant à titre d'exemple les entreprises Beijing Urban Construction Group (BUCG) et China State Construction Engineering Corporation pour avoir poursuivre leurs travaux en cours au Cambodge et au Sri Lanka pendant l'épidémie en Chine.

¹⁶ Voir notamment le Global TImes

¹⁷ La situation tendue du système bancaire chinois pourrait conduite les autorités à mobiliser tout ou partie du produit des émissions de bons spécial du Trésor annoncées fin mars pour recapitaliser le secteur d'après Caixin.

¹⁸ La plupart des projets BRI sont financés en USD.

¹⁹ Fin février, S&P estimait déjà que les NPL au bilan des banques chinoises pourraient s'élever à 1100 Mds USD soit 6% des actifs bancaires dans un scenario où la croissance chinoises en 2020 serait de 5%.



probable que les financements chinois destinés à BRI soient prioritaires. A ce stade, la CDB s'est d'ailleurs bornée à annoncer qu'elle disposait d'outils²⁰ pour soutenir les « projets BRI de haute qualité » sans préciser les montants mobilisés.

3- La crise offre aux autorités l'opportunité de promouvoir les intérêts chinois dans de nouveaux secteurs.

La « Route de la Soie numérique », pourrait connaitre un regain d'intérêt. Sous ce concept, les autorités promeuvent à la fois la mise en place d'infrastructures, la diffusion de la 5G, les opérateurs équipementiers et chinois, l'internationalisation des standards technologiques chinois mais aussi des solutions intégrées de contrôle de l'information et des populations sous le label « smart city »²¹. Cette dernière dimension, qui inclut notamment les technologies de reconnaissance faciale, était déjà promue à l'international. Les principales innovations développées en Chine pendant l'épidémie sont en effet les applications de tracking des personnes et d'évaluation de leur risque sanitaire. Le développement de ces technologies, dont l'efficacité en matière de prévention de l'épidémie semble avérée, pose néanmoins la question de la protection des données personnelles et de l'encadrement de leur usage, sujet sur lesquelles des différences majeures subsistent entre la Chine et l'Europe, notamment.

Les géants du numérique chinois devraient sortir de la crise renforcés et avec des ambitions accrues à l'international. L'épidémie de Covid-19 a accéléré l'adoption de solutions numériques dans un grand nombre de secteur tels que le télétravail, l'éducation en ligne, la e-santé, le ecommerce. Ces solutions, qu'il s'agisse de nouvelles applications ou de la montée en puissance d'outils existants, ont notamment été développées par les groupes Alibaba et Tencent. A cette occasion, ces grands groupes ont à nouveau démontré leur utilité pour les autorités et renforcé leur proximité avec ces dernières. Déjà agressifs à l'international, notamment en Asie du Sud-Est, Tencent et surtout Alibaba²² devraient poursuivre, avec le soutien des autorités, leur développement hors de Chine sous la double égide de BRI et de la lutte contre le virus Covid-19.

BRI est une initiative protéiforme et hétérogène. Toutes les dimensions de l'initiative sont impactées par la crise liée à la pandémie de Covid-10, en particulier le financement et la construction de grands projets d'infrastructures à travers le monde. Certaines tendances déjà enclenchées – rationalisation des financements, prudence accrue des entreprises privées chinoises, recentrage sur l'Asie du Sud-Est – pourraient se trouver accélérées du fait de la dégradation de la conjoncture en Chine mais également dans les pays hôtes et conduire à une diminution du nombre de projets BRI. Les projets les plus politisés, pour lesquels la rentabilité socio-économique n'a jamais été le critère central, devraient néanmoins se poursuivre sans trop d'encombres. Les autorités contrôlent en effet les SOE qui les financent et les mettent en œuvre et ont déjà démontré leur capacités à répondre de façon pragmatique aux demandes de leurs partenaires.

Julien Dumond (avril 2020)

L'eWTP vise, en complément de l'OMC, à faciliter l'internationalisation des PME via le e-commerce. L'initiative se développe : son secrétariat doit entrer en service en octobre 2020, quatre pays dont la Malaisie, la Belgique, le Rwanda et l'Ethiopie ont déjà signé des MoU.





²⁰ Financements à taux préférentiels, special loan, allongement de la durée de remboursement

²¹ Voir notamment le rapport Merics d'aout 2019 : *Networking* « *the Belt and Road* » - *the Future is digital*.

²² L'electronic World Trade Platform (eWTP) lancée en 2016 par Alibaba est un pilier des « Routes de la soie numériques».



Coronavirus : Stabiliser l'emploi, le difficile objectif des autorités chinoises

La stabilisation de l'emploi est une priorité pour les autorités chinoises depuis le début du ralentissement de l'économie chinoise en 2018. Les changements à l'œuvre au sein de l'économie chinoise rendaient d'ores et déjà difficile la réalisation de cet objectif. Avec l'épidémie de Covid-19 et la forte hausse du chômage qu'elle a généré, les autorités sont face à un défi majeur. Stabiliser l'emploi est un prérequis indispensable pour garantir la reprise de l'économie, la stabilité sociale et donc celle du régime. Les problèmes structurels du marché du travail chinois contraignent pourtant les options des autorités. Quelques mesures ciblées ont été annoncées pour faire face à cette situation mais c'est principalement en soutenant l'offre, les PME en priorité, que les autorités, qui ne disposent pas de l'outil du chômage partiel, répondent, pour l'instant, au problème de l'emploi. Des mesures de soutien à la demande pourraient néanmoins également être nécessaires.

La situation de l'emploi en Chine, qui était déjà dégradée, subit un choc majeur avec l'épidémie de Covid-19

Le marché du travail était déjà sous tension du fait du ralentissement économique. D'après sa nouvelle définition, le taux de chômage¹ a été stable en 2019 en légère hausse par rapport au S2 2018². Cette stabilité relative cache en réalité une détérioration du marché de l'emploi mis en évidence par les PMI emplois³ liée à des difficultés structurelles (voir ci-dessous) amplifiée par les tensions commerciales avec les Etats-Unis⁴. Globalement, la croissance du nombre d'emplois⁵ ralentit en lien notamment avec un effondrement des emplois dans l'industrie⁶.

Le chômage a fortement progressé début 2020 sous l'impact de l'épidémie de Covid-19._En février 2020, le taux de chômage s'est établi à 6,2% en forte hausse par rapport à décembre⁷ alors que les PMI emploi officiels se sont effondrés⁸. La fermeture de la majorité des commerces de service, intensifs en main

d'œuvre, et l'éloignement durable des travailleurs des bassins d'emplois sous le coup des mesures sanitaires pendant l'essentiel du mois de février expliquent cette situation. La situation s'améliore en mars mais seulement marginalement⁹. La baisse de la demande mondiale frappe vivement l'industrie et fait craindre d'importantes disparitions d'emplois dans ce secteur¹⁰.

La crise touche les deux populations les plus fragiles: travailleurs-migrants et jeunes diplômés. Le marché du travail chinois est encore défini par sa forte dépendance à l'égard des prés de 300 M de travailleurs migrants, peu qualifiés, mobiles et peu payés. Ils ont été frontalement impactés par la crise actuelle. A l'autre bout du spectre, les étudiants prochainement diplômés du supérieur¹¹ doivent faire face à une interruption prolongée de leurs





¹ Cette nouvelle référence a été adoptée en mars 2008 et remplace le précédent taux de chômage urbain déterminé par enregistrement par un indicateur fondé sur une enquête et se référant à la définition de l'Organisation internationale du travail.

 $^{^2}$ Entre 4,8 et 5,1 %. au S2 2018 et entre 5,0 et 5,3% en 2019

³ Le PMI officiel pour l'emploi est resté durablement sous la barre des 50 (à 47,3) pendant la totalité du T4 2019.

⁴ La China International Capital Corporation (CICC) estimait en juillet 2019 que parmi les 5 M d'emplois détruits dans l'industrie en 2018, 1,8 à 1,9 M étaient imputables à la guerre commerciale.

⁵ D'après la NBS, cité par le FT, le taux de croissance de la création d'emplois urbains s'établissait à 4,5% en moyenne pendant les années 2000 et jusqu'à 2012. Ces dernières années, ce taux de croissance s'est établi à 2,5%.

⁶ Depuis 2014, 17 millions d'emplois ont été perdu dans le secteur de la construction et dans l'industrie et le nombre d'emplois dans ces secteurs a chuté de 6% par an au cours des deux dernières années.

⁷ Le taux de chômage en décembre 2019 est de 5,2%.

⁸ Le PMI emploi officiel s'établit à 31,8 en forte baisse par rapport au niveau de janvier 2020 (47,5) et du T4 2019 (47,3).

⁹ Le PMI emploi officiel a rebondi à 50,9 en mars

¹⁰ Caixin, citant un sondage Zhoapin.com, estime qu'un tiers des entreprises du secteur manufacturier ont mis en place des plans de réduction des effectifs. Nomura estime que 60 M d'emplois en Chine pourraient être menacés par la baisse de la demande extérieure adressée à la Chine.

¹¹ 8,7 M de personnes en 2020 soit un plus haut historique



cours¹², à un effondrement des offres d'emploi¹³ et à la frilosité des employeurs¹⁴. Le retour massif en Chine des étudiants séjournant à l'étranger est susceptible de rendre encore plus complexe la situation de cette catégorie de la population.

2 - La crise met en lumière les défis structurels du marché du travail chinois

L'industrie chinoise est de moins en moins pourvoyeuse d'emplois non qualifiés. La compétitivité coût de la Chine s'érode depuis longtemps et entraine une relocalisation des industries les plus intensives en main d'œuvre en pays tiers. Ce phénomène qui a débuté il y a plusieurs années a été accéléré par la guerre commerciale. Il devrait se trouver encore amplifié par la crise actuelle qui a démontré, y compris sur des segments à valeur ajoutée des chaines de valeur industrielles, les risques d'une trop forte dépendance aux approvisionnements chinois. Structurellement, la robotisation des unités de production¹⁵ et la montée en gamme de l'industrie de façon générale est peu propice à la création de nouveaux emplois peu qualifiés. Le marché du travail fait par ailleurs face à un manque de main d'œuvre qualifiée¹⁶.

Le rééquilibrage du modèle de croissance vers les services est a priori favorable à l'emploi. Le secteur des services est pourvoyeur de nombreux emplois peu qualifiés. Son essor rapide depuis 2008¹⁷ constitue ainsi un amortisseur¹⁸ pour le marché du travail. La majorité des PME opèrent dans ce secteur¹⁹ et fournissent donc ces emplois. Pour les centaines de millions de personnes qu'elles emploient et, fortiori, pour les 45 d'autoentrepreneurs, la santé de ces entreprises est primordiale pour sécuriser leurs revenus et leurs capacités à consommer.

En l'absence de réformes structurelles, le marché du travail reste fortement polarisé et globalement défavorable aux travailleurs. Le système du *hukou*²⁰, toujours en vigueur malgré les annonces régulières des autorités quant à son abrogation, institue *de facto* un système à deux vitesses avec une large partie de la population, les travailleurs-migrants, peu ou pas protégée²¹. Le système de protection sociale, en théorie

¹² Dans l'essentiel des provinces chinoises, les cours interrompus pour les fêtes du nouvel an chinois le 24 janvier n'ont pas repris à la fin du mois de mars.

conduit une part importante des diplômés du supérieur à accepter des emplois peu ou moyennement qualifiés.





¹³ D'après le site de recrutement Zhaopin.com, le nombre d'offre d'emplois pour les nouveaux diplômés est en baisse de 44% par rapport à la même période en 2019. Ce chiffre cache de fortes disparités sectorielles avec un effondrement dans le secteur de la publicité (-72%) mais une baisse mesurée dans le secteur de la santé (-9%).

D'après les témoignages recueillis par le Financial Times, nombreux sont les employeurs, notamment dans le secteur des services, qui ont fait le choix de différer le recrutement de nouveaux diplômés au profit de profils plus expérimentés au regard des incertitudes qui pèsent toujours sur la reprise.

¹⁵ Cette robotisation est soutenue par les autorités comme une réponse aux défis de long terme de l'économie chinoise et au défi démographique. A court et moyen terme, sa mise en œuvre pourrait néanmoins mettre en péril des emplois que le secteur des services ne pourrait pas nécessairement compenser. D'après l'OCDE cité dans le rapport *Innovative China* de la Banque mondiale, plus des 2/3 des emplois en Chine pourraient être impactés par cette tendance du fait de la part très importante en Chine des emplois peu et moyennement qualifiés.

¹⁶ Le rapport *Innovative China* publié en 2019 indique que la part de la population ayant une éducation supérieure (48,1% en 2018) reste inférieure à ce qui est observé dans les pays industrialisés. Par ailleurs, la Banque mondiale met l'accent sur l'hétérogénéité en termes de qualité des formations dispensées dans le supérieur. Cette situation

¹⁷ D'après le FMI, le secteur des services, en 2014, produisait déjà 48,2% de la valeur ajoutée et mobilisait 40% de la force de travail au niveau national mais plus de 50% des emplois dans plusieurs provinces. Cette tendance n'a fait que s'amplifier depuis.

¹⁸ Le taux de croissance de la création d'emploi dans les services est d'environ 3% jusqu'en 2019. En 2015, le FMI, dans son *Working Paper* sur le marché du travail chinois, estimait qu'une augmentation de la part des services dans le PIB d'un point permettait de compenser les pertes d'emplois générées par une baisse du PIB de 0,4 point de pourcentage.

pourcentage.

¹⁹ L'OECD estimait en 2013 qu'il y avait près de 12 M de PME en Chine et qu'elles étaient très majoritairement actives dans le secteur tertiaire (60,2%) et notamment dans le commerce de gros, de détail et la restauration (36,5%). D'après *South China Morning Post*, le secteur retail représenterait à lui seul 40 M d'emplois en 2018 dont 7 M pour le seul catering. D'après Caixin, le secteur du voyage avec ces 40 000 agences en Chine emploierait directement à lui seul plus de 30 M de personnes et 80 M de personnes indirectement.

²⁰ Le hukou est une forme de passeport interne qui rattache un individu à son lieu de naissance (ou au lieu de résidence de ses parents) et introduit un accès différencié aux services publics (assurance maladie, accès au logement, inscription des enfants dans une école...).

²¹ D'après le Working Paper du FMI sur le marché du travail chinois, en 2014 seuls 25% des travailleurs



assez complet²², est en pratique fortement régionalisé avec des niveaux de prestations hétérogènes malgré des cotisations lourdes²³. Cette situation est rendue encore plus compliquée en l'absence de mécanisme de portabilité et de péréquation. Les protections offertes par les lois sur le travail sont en moyenne inférieures à celles offertes dans les pays de l'OCDE, varient en fonction des secteurs et de la nature des entreprises et leurs mises en œuvre restent aléatoire compte tenu de la nature du système juridique chinois et de sa décentralisation.

3 – Pour les autorités, la stabilisation de l'emploi est une priorité revendiquée mais leurs options sont limitées

La déclaration du Premier Ministre de la mimars selon laquelle l'emploi davantage que la croissance est la priorité s'inscrit dans la droite ligne de ses précédentes déclarations. Dans son programme de travail établi en mars 2019, le gouvernement s'est engagé à poursuivre « la stabilité de l'emploi »²⁴. Cet engagement a été réaffirmé pour 2020 lors de la conférence centrale sur l'économie en fin d'année 2019 alors que les objectifs pour 2019 n'étaient que partiellement remplis et que des mesures spécifiques avaient été annoncées par le Premier Ministre début décembre²⁵.

Seul un petit nombre de mesures dédiées exclusivement à soutenir l'emploi ont été annoncées. Au niveau central, en plus des

migrants bénéficiaient d'une assurance sur les accidents du travail, 18% d'une assurance maladie et 10% d'une assurance chômage. Cette faible proportion s'explique également par l'absence de contrats de travail, dont environ 60% des travailleurs migrants ne disposeraient pas

²² Le système de protection sociale chinois couvre : (i) les retraites ; (ii) la santé ; (iii) le chômage ; (iv) les accidents du travail et (v) congés maternité.

23 D'après le rapport *Innovative China* de la Banque mondiale, le taux total des cotisations d'assurance sociale était 40% en 2014 soit l'un des plus élevés au monde. Progressivement baissé par les autorités, il constitue une charge très lourde pour les entreprises.

²⁴ En 2019, le gouvernement s'est fixé un objectif de création de 11 millions d'emplois urbains et un taux de chômage urbain maintenu « autour de 5,5% ».

²⁵ Lors de la réunion du Conseil des affaires d'Etat du 4 décembre, les gouvernements locaux ont été appelés à accélérer leurs efforts pour stabiliser l'emploi (soutien à la

déductions fiscales déjà mises en place pour les entreprises embauchant des personnes au chômage et de l'accent mis sur l'éducation et la formation professionnelle, les autorités ont principalement :

- Encouragé les entreprises à éviter les licenciements en les encadrant²⁶;
- Lancé des plateformes de recrutement en ligne pour accélérer la diffusion des offres ;
- Offert des subventions, susceptibles d'être complétées au niveau local, aux entreprises pour qu'elles recrutent des « travailleurs migrants pauvres »;
- Annoncé la mise en place de démonstrateurs, d'incubateurs afin de promouvoir l'entrepreneuriat au bénéfice des jeunes diplômés;
- Annoncé davantage d'embauches de jeunes diplômés dans les projets de recherche scientifique nationaux²⁷;
- Ouvert la possibilité d'une hausse des embauches de jeunes diplômés dans les entreprises publiques, l'administration (notamment par les gouvernements locaux de la Chine rurale) et l'armée;
- Encouragé les autorités locales à prendre des mesures de soutien supplémentaires. Plusieurs provinces ont annoncé le remboursement des frais engagés par les entreprises pour faire rentrer leurs employés par des moyens de transport spécialement affrétés voire ont mis en place elles-mêmes de tels mécanismes pour accélérer le retour des migrants.

création d'emploi, élimination des dispositions nuisant à la « flexibilité de l'emploi », soutien au développement de start-ups, assouplissement des modalités applicables aux prêts garantis assouplies). Les autorités mettent également en place des mesures pour stabiliser les paies, baisser les premiums sur les assurances-chômage et les assurances-accident, rembourser partiellement les contributions à l'assurance-chômage pour les employeurs qui maintiennent leurs effectifs/salaires.

26 D'après le cabinet d'avocats DS Avocat, aucune législation spécifique n'a été mise en place pendant la crise pour encadrer les règles de licenciement / de chômage. Ce sont donc les règles usuelles qui s'appliquent. Celles-ci imposent le paiement des salaires pendant la période des congés annuels du nouvel an et en cas de mise en quarantaine ou d'incapacité à travailler du fait des mesures sanitaires mises en œuvre par les autorités par ailleurs.

²⁷ Les fonds dont disposent ces projets pourront être utilisés pour payer les nouvelles recrues.







Les autorités entendent clairement cibler en priorité les travailleurs migrants et les jeunes diplômés. Il est fort probable que les SOE²⁸ soient à nouveau amenées à jouer un rôle d'amortisseur social en maintenant l'emploi y compris au détriment de leur profitabilité. L'élan donné aux investissements dans les infrastructures devrait également jouer un rôle positif, notamment pour les travailleurs-migrants, compte tenu de l'intensité en main d'œuvre du secteur de la construction.

Les autorités ne disposant pas d'outils plus systémiques sont déterminées à soutenir le PME afin de stabiliser le chômage. Il n'existe pas en Chine de système de chômage partiel où l'Etat se substitue aux entreprises pour maintenir tout ou partie des salaires. Les autorités disposent néanmoins d'un mécanisme de chômage temporaire²⁹ mais celui-ci est à la charge des entreprises. Alors que les PME assurent 80% des emplois urbains, les autorités concentrent leur effort de soutien sur ces entreprises.

L'enjeu pour les autorités est d'enclencher un cercle vertueux où le maintien dans l'emploi permet un fort regain d'activité une fois levées les mesures sanitaires.

L'efficacité de cette stratégie reste encore à démontrer. Les mesures de soutien aux PME continuent de se heurter à la frilosité des banques et ne répondent pas aux problèmes d'absence de demande et de solvabilité des PME. Alors que les inquiétudes demeurent vives sur un rebond de l'épidémie en Chine, que le contexte mondial est très déprimé et que la levée effective des mesures de quarantaine prend du temps, un fort regain d'activité³⁰ n'est pas acquis. Des signaux contradictoires sont observés en ce qui concerne la reprise de la consommation³¹ et des embauches³². Une extension dans le temps des baisses de salaires et des suppressions de congés mises en place par de nombreuses entreprises au plus fort de la crise n'est pas exclue.

Rodolphe Girault, Julien Dumond (avril2020)





²⁸ D'après le *Working Paper* du FMI de 2015 sur le marché du travail en Chine, les SOE ont régulièrement absorbé une partie de la main d'œuvre en excès lors des phases des phases de retournement conjoncturel. De la même façon, que les SOE sont souvent à l'origine de surcapacités de production, elles sont aussi caractérisées par un « suremploi » qui peut être très important dans certains secteurs ou certaines géographies.

²⁹ D'après le cabinet d'avocats DS Avocats, les employeurs peuvent soumettre une demande de chômage temporaire s'ils sont en mesure de prouver que la situation ne peut être évitée (fermeture des unités de production, quarantaine, baisse très forte de l'activité ...). Dans ce cas, ils doivent continuer à verser les salaires habituels pendant un mois puis peuvent baisser ces derniers au niveau du salaire minimum (qui varie en fonction des provinces).

³⁰ Les PMI officiels pour les grandes entreprises et les SOE (52) et Caixin pour les SME (50,1) ont passé la barre des 50 mais témoignent d'une reprise réelle mais faible alors que la Banque mondiale a mis à jour ses prévisions de croissance pour la Chine en 2020 entre 0,1 et 2,3%.

³¹ Mi-mars, Bloomberg faisait état d'un taux de fréquentation dans les centres commerciaux atteignant 80% de son niveau avant crise. Cette reprise serait notamment particulièrement marquée pour les marques de luxe. Néanmoins, les experts du secteur ne s'attendent pas à ce que le phénomène de « revenge spending » compense les pertes occasionnées par la crise. Dans un sondage réalisé à la mi-mars par le cabinet de conseil Ruder auprès

de riches chinois (>1 M RMB de revenus annuels), 82% des répondants indiquent s'attendre à un impact négatif de la crise sur l'économie chinoise et prévoient par conséquent de réduire leur consommation d'articles de luxe (sacs à main, bijoux, beauté) au profit d'autres activités (restaurant, voyage). Début avril, Bloomberg citant les chiffres des grandes entreprises du e-commerce chinois pour le mois de mars indiquait une forte augmentation des achats en ligne pour des produits liés à un retour à la vie professionnelle alors que les achats discrétionnaires, notamment d'articles de connaitraient une reprise très molle et différenciée selon les marques et le positionnement. Ce phénomène est analysé comme un indicateur d'une faible propension des consommateurs à revenir à leurs habitudes pré-crise et donc comme un mauvais signal pour la reprise notamment dans le secteur de la restauration.

³² D'après l'enquête réalisée par l'Université de Pékin et Zhaopin.com sur 1 million d'entreprises en Chine, le nombre d'offres d'emplois en Chine pourrait être en baisse de 30% par rapport à l'an dernier. Les plus petites entreprises (moins de 20 salariés) seraient les plus concernées avec une baisse de 40%, les grandes entreprises (plus de 10 000 salariés) seraient plus épargnées avec une baisse de 15%. Ces résultats soulignent non seulement les difficultés rencontrées par les entreprises, notamment les plus petites, mais aussi les mauvaises perspectives de retour à l'emploi dégradé pour ceux qui ont perdu leurs emplois.



L'immobilier en Chine, un secteur structurellement et conjoncturellement crucial

L'immobilier joue un rôle central dans le modèle chinois. Il est au cœur des enjeux de production mais également des problématiques liées à l'épargne, aux finances publiques et au système bancaire. Marqué par la prépondérance des autorités et un environnement financier contraint, le secteur immobilier répète des cycles d'investissement et d'écoulement des stocks, symptomatiques d'une allocation sous-optimale du capital. Les autorités ont pris des mesures restrictives pour limiter les effets d'éviction et contenir les prix des logements. L'épidémie de coronavirus pèse particulièrement sur le secteur immobilier. Les déséquilibres structurels du secteur contraignent fortement les capacités de résilience de l'économie chinoise.

1 – Le secteur immobilier est au cœur du modèle économique chinois

La dynamique d'urbanisation massive¹ qui a accompagné le processus de développement chinois a fait du secteur de l'immobilier un des moteurs principaux de l'économie. Depuis les années 1990², l'investissement immobilier résidentiel a explosé pour atteindre 17%³ du PIB fin 2017. Sur la période 2005-2015, le secteur a représenté 30% des investissements et 10% de l'emploi, dont 20% de l'emploi urbain⁴. Par ailleurs, les « forts effets d'entrainement de l'immobilier sur les industries *upstream* et *downstream*⁵ » portent à près d'un quart la part de la croissance du PIB qui serait liée au secteur immobilier⁶.

Les ménages ont massivement investi dans l'immobilier. Ces investissements sont à mettre au regard d'un taux d'épargne très élevé et d'une offre limitée de placements financiers — les marchés financiers étant peu développés, des contrôles étant en place sur les sorties de capitaux et les dépôts ayant longtemps été rémunérés en dessous de l'inflation. Le coût quasi nul de la détention des biens immobiliers⁷ et l'accès au *hukou* urbain (permis de résidence)

pour les ménages via l'acquisition immobilière ont exacerbé la demande pour les placements immobiliers. Fin 2018, 87% des ménages étaient propriétaires et les biens immobiliers représentaient 77 % de leurs actifs. Parallèlement, l'explosion des prix du logement a entrainé une accélération abrupte de l'endettement des ménages⁸.

Les gouvernements locaux sont très dépendants de leurs revenus fonciers9. Ces revenus représentent en moyenne 40-45% de leurs revenus totaux. Les ventes de terrains alimentent en outre les plateformes de financement horsbilan (LGFV) mises en place par les gouvernements locaux et chargées de financer leurs projets d'infrastructures. Le foncier constitue ainsi la pierre angulaire d'un système où l'activité économique générée par ces projets engendre une hausse de la demande immobilière dans la zone, augmente le prix de la terre et permet in fine aux gouvernements locaux d'augmenter leurs recettes. Cela nourrit un conflit d'intérêt entre les besoins budgétaires des autorités locales et leur rôle de régulation du marché immobilier.

Le système bancaire est significativement exposé au secteur immobilier. L'exposition





¹ Une hausse de 539 millions de résidents urbains entre 1990 et 2018

² Réformes du logement, permettant la commercialisation des logements, contre la distribution de logements aux employés des administrations et entreprises d'Etat auparavant

³ L'investissement immobilier résidentiel représentait 2,5% du PIB en 1996. Il en représente aujourd'hui 17% et près de 60% des investissements immobiliers totaux, ce qui est largement supérieur aux niveaux des pays avec des revenus des ménages similaires.

⁴ Understanding residential real estate in Chine; FMI, Avril 2015

⁵ Produits minéraux et métalliques, matériaux de construction, machines et équipements

⁶ Ding, Huang, Jin, Lam, Assessing China's Residential Real Estate Market, november 2017

⁷ Taxe foncière inexistante, taxe d'habitation et taxe sur les plus-values foncières non prélevées

[§] Les crédits hypothécaires représentent alors 2/3 du total de la dette des ménages

⁹ L'offre de terrains est inélastique et est entièrement déterminée par les autorités locales qui définissent la date de cession, le lieu et le prix de la terre, ce qui impacte directement le prix des propriétés.



directe des banques au risque immobilier reste relativement faible mais la dynamique est inquiétante, la part des prêts accordés aux secteurs immobiliers ayant nettement augmenté ces dernières années. Les banques chinoises sont également exposées au secteur immobilier de manière indirecte. Les biens immobiliers sont la forme la plus courante de garantie pour les prêts¹⁰. Les promoteurs immobiliers ont massivement eu recours au shadow banking pour se financer or le système financier chinois est caractérisé par les liens étroits qu'entretiennent les banques avec ce dernier. Depuis la mise en œuvre de la politique d'assainissement du secteur financier, les promoteurs immobiliers ont davantage recours aux financements obligataires ce qui, en Chine, ne conduit pas à une réduction significative de l'exposition des banques.

2 - Les évolutions de long terme du marché immobilier chinois sont inquiétantes

Des bulles immobilières ont commencé à apparaître en 2005. Les autorités locales ont en effet eu tendance à gonfler leurs recettes en fournissant des terrains aux promoteurs et les prêts hypothécaires, en forte hausse, ont favorisé le développement rapide de l'immobilier limiter résidentiel. Pour cette frénésie immobilière, les autorités ont mis en place des mesures administratives restrictives¹¹ et ont resserré la politique monétaire, permettant de contrôler les prix à court terme. Depuis, le secteur de l'immobilier chinois répète des cycles d'investissement et d'écoulement des stocks, symptomatiques d'une allocation sous-optimale du capital. Le gouvernement tend à stimuler l'activité du logement lors d'épisodes de ralentissement et a cherché à le freiner lors des phases de surchauffe. ¹².

Le marché immobilier est segmenté mais la problématique de l'accessibilité est globalement partagée. Les villes rencontrent des défis différents selon leur attractivité. La volatilité des prix est plus prononcée dans les villes de rang 1¹³ et, dans une moindre mesure, de rang 2. Dans ces villes, la pénurie de stock et les taux de vacance (20%) témoignent du fait que l'achat de logements constitue une valeur de réserve. Dans les plus petites villes, de larges stocks sont détenus par les promoteurs et mettent plusieurs années à être écoulés. Ces cycles se sont néanmoins inscrits dans le contexte d'une tendance de long terme nettement orientée à la hausse. L'accélération rapide des prix contribue au creusement des inégalités, permettant aux ménages les plus riches de consolider leurs actifs dans ce secteur.

L'immobilier contribue à une allocation sousoptimale du capital qui pèse sur la croissance économique. Selon la Banque mondiale¹⁴, la baisse de la productivité ces dernières années s'expliquerait en partie par un accroissement du crédit vers le secteur immobilier, dont le rendement du capital décroit, au détriment des secteurs productifs¹⁵. Le remboursement des prêts hypothécaires — et des prêts à la consommation pour financer l'acompte pour l'achat de logement — ponctionne une part croissante du revenu des ménages, limitant la consommation.





¹⁰ Dans la mesure où les banques chinoises n'arrivent pas à appréhender les risques induits et ont historiquement prêté à des entreprises bénéficiant de garanties implicites du gouvernement ou de capital fixe.
11 Suspension des prêts au-delà du 3ème logement acheté,

¹¹ Suspension des prêts au-delà du 3^{ème} logement acheté, augmentation de l'apport minimal de 20 à 30 % pour l'achat du 1^{er} logement, et fixé à 60 % pour le 2^{ème} logement, etc.

¹² Stimuler l'activité du logement lors d'épisodes de ralentissement et freiner l'expansion du marché immobilier lors des périodes de surchauffe

¹³ Les villes Tier-1 regroupent les principales villes du pays en termes de PIB, de concentration des pouvoirs politiques

et de population, soit Beijing, Shanghai, Guangzhou et Shenzhen

¹⁴ Innovative China, publié conjointement par la Banque mondiale et le DRC en septembre 2019

¹⁵ En outre, pour tirer profit de la hausse des prix mais également sécuriser l'obtention de prêts en fournissant un collatéral immobilier aux banques, les entreprises ont eu tendance à augmenter leurs investissements dans ce secteur, même si ces activités n'avaient pas de lien direct avec leur métier de base.



3 – Le secteur immobilier est conjoncturellement au centre du dilemme des autorités entre soutien de l'économie et contrôle des risques

Depuis 2014 environ, un nombre croissant d'investisseurs chinois s'intéressent à l'industrie du sport européenne et française. Cette logique répond à différentes logiques : recherche de visibilité sur le marché européen (sponsoring); acquisition d'expertise, notamment en matière formation; communication adressée au leadership chinois, qui a fait du sport une priorité nationale (l'appétence de Xi Jinping pour le football est par ailleurs bien connue), etc. Depuis 2017, les investissements sortants « irrationnels » dans plusieurs secteurs d'activité, dont le sport, font toutefois l'objet d'un contrôle renforcé de la part des autorités

De nouvelles mesures de resserrement ont été mises en place alors que la bonne tenue des investissements immobiliers et du secteur de la construction avait permis de soutenir l'activité économique au S1 2019. Ont notamment été instaurés un prix plancher pour les prêts hypothécaires, des restrictions limitant les financements des promoteurs immobiliers sur les marchés onshore et offshore et des restrictions sur les ventes de terrain. Ces mesures visent à éviter que l'assouplissement de la politique monétaire ne génère une accélération des prêts vers le secteur immobilier et des surcapacités. Elles ont également été conçues pour contenir les risques financiers et sociaux en raison de prix de logements déjà très élevés et toujours à la hausse. Alors que l'économie chinoise poursuivait son ralentissement, le Politburo du PCC avait explicitement exclu d'utiliser le secteur immobilier comme stimulus macroéconomique, rappelant le slogan de XI Jinping: « housing is made for living in, not for speculation ».

La crise sanitaire actuelle a eu et pourrait avoir impact substantiel sur 1e marché immobilier16. Les ventes ont de fait été interrompues au pic de la crise. Cet épisode arrive alors que le marché immobilier faisait déjà face à des pressions baissières¹⁷ compte tenu des mesures restrictives en place au niveau national¹⁸. Les contraintes d'accès financements pour les promoteurs les ont rendus bien plus dépendants des dépôts, pré-ventes et ventes immobilières¹⁹ (« *high turnover model* ») pour financer les projets en cours et lancer les mises en chantier. Ces baisses drastiques des ventes²⁰ devraient alors accentuer la pression sur l'activité de la construction après l'épidémie. En outre, elles pèsent largement sur les finances des promoteurs²¹, surendettés, les obligeant à recourir à d'importants rabais²². L'épidémie entraine d'ores et déjà une hausse des faillites des plus petits promoteurs et devrait accentuer la vague de consolidation à l'œuvre dans le secteur.

A ce stade, les autorités ne semblent pas envisager de recourir à l'immobilier pour relancer l'économie, la PBoC rappelant le 19 février les problèmes structurels liés au secteur. Ainsi, contrairement aux précédents recours²³ aux "vieilles recettes", les mesures de soutien attendues à la fin de l'épidémie pourraient davantage être concentrées sur les investissements en infrastructures et notamment la 5G. Un assouplissement des mesures au





¹⁶ Dans une lettre ouverte publiée le 11 février, la *Real Estate Chamber of Commerce* avait souligné la nécessité de davantage de mesures de soutien, affirmant que "si le virus persistait pour deux mois et que des mesures de soutien n'étaient pas mises en place, les compagnies immobilières allaient faire face à des risques substantiels". Elles devront en particulier faire face à des tombées liées à des émissions d'emprunts en dollars, à hauteur de 4 et 7 Mds USD en mars et novembre 2020, qui pourraient amener les régulateurs financiers à intervenir.

¹⁷ Néanmoins, la période du nouvel an chinois est normalement une saison basse pour le marché immobilier (janvier et février totalisent seulement 9% des ventes immobilières annuelles, tout comme pour les mises en chantier).

¹⁸ Baisse de la croissance des prix (les prix des logements neufs ont augmenté de 0,27% en janvier (en glissement

mensuel) dans les 70 plus grandes villes, soit la croissance la plus faible depuis février 2018), ralentissement des investissements immobiliers, contraintes d'accès aux financements pour les promoteurs surendettés)

¹⁹ 50% des financements de leurs opérations sont liés aux ventes immobilières.

²⁰ Selon S&P, les ventes de nouveaux logements en Chine enregistreront leur première baisse en 12 ans (de -15% à -20%). Les transactions immobilières seraient actuellement en recul de 76% depuis la fin de la pause saisonnière liée au Nouvel An chinois.

²¹ Selon les données officielles les promoteurs immobiliers seraient responsables de 3 millions d'emplois

²² Evergrande a offert des rabais sur plus de 613 projets de l'ordre de 25% jusqu'à fin février et de 22% en mars.

²³ En 2008 et 2015



niveau local²⁴, dans la lignée des mesures prises en 2019²⁵, voire des politiques de soutien (subventions pour l'achat de logements, baisses des taxes...) particulièrement dans les villes de rang 3 et 4, est néanmoins attendu pour stabiliser le marché.

Structurellement, une correction brutale des prix pourrait avoir de larges répercussions sur la stabilité financière et l'économie réelle, le modèle chinois ayant fait de l'immobilier un élément fondamental de l'épargne, des finances publiques et du système bancaire. Une telle correction apparait peu probable le secteur étant de facto « too central to fail » et les autorités disposant de nombreux moyens d'action sur les terrains, les logements et le crédit. Conjoncturellement, l'immobilier est aujourd'hui l'une des principales victimes économiques de l'épidémie de coronavirus. Dans l'immobilier comme dans le reste de l'économie, l'épisode de coronavirus accroit le dilemme auquel font face les autorités entre stabilisation de la croissance à court terme et gestion des problèmes structurels de plus long terme (éviter un effondrement du marché tout en évitant une surchauffe).

Hannah Fatton (mars 2020)





²⁴ Les gouvernements locaux essaient également de limiter leurs difficultés financières (dans un contexte de ralentissement des recettes et d'augmentation des dépenses): la province du Zhejiang et des villes dont Xi'an, Wuxi, Shanghai et Nanchang ont déjà assoupli les conditions concernant les achats de terrains, offrant, entre autres, la possibilité de différer les paiements.

²⁵ La NDRC a autorisé en décembre dernier les gouvernements locaux à lever certaines restrictions concernant les permis de résidence (hukou) pour les personnes qui vivent et travaillent actuellement dans des villes dont la population urbaine est comprise entre 1 et 3 M d'habitants (villes de rang 2 et 3).



L'impact du Covid19 sur le marché automobile chinois

Déjà confronté depuis 2018 à un recul jusqu'ici inédit, le marché automobile chinois a été fortement touché par la crise du Covid-19, notamment en raison de la baisse de la demande mais aussi de la perturbation des circuits logistiques et de la concentration d'usines automobiles dans le Hubei, province la plus touchée par l'épidémie et par les mesures de confinement adoptées pour l'enrayer. La reprise progressive du marché automobile, qui bénéficie de mesures de soutien des autorités, fait face à de nombreuses incertitudes, notamment l'évolution de la pandémie en Chine et dans le monde, la confiance des ménages et l'adaptation des chaînes de valeur internationales. Dans ce contexte volatile, la consolidation déjà amorcée du secteur autour des acteurs les plus résilients pourrait s'accentuer.

1- Pour répondre à la forte contraction des ventes automobiles au T1-2020, les autorités ont déployé d'importantes mesures de soutien à ce secteur

La crise du Covid-19 a touché un marché automobile chinois déjà orienté à la baisse depuis deux années consécutives. Après une croissance très rapide depuis 2008¹, les ventes de véhicules particuliers ont connu un repli de -5,8% en 2018, puis une baisse plus marquée encore en 2019, de l'ordre de -7,4% pour 20,7 M de véhicules neufs vendus sur l'année. Le recul des ventes a également touché le marché des VEN, dans un contexte de baisse des subventions à l'achat de ce type de véhicule : seuls 1,2 M de VEN ont été vendus on 2019, soit une chute de -4% par rapport à 2018. Cette situation a de facto rendu caduc l'objectif du Ministère de l'Industrie et des Technologies de l'Information (MIIT) de vendre 2 M de VEN en 2020 sur le marché chinois².

L'effondrement de la production et de la demande en lien avec le confinement a provoqué une chute de -40,8% des ventes de véhicules de tourisme au T1-2020³. La baisse des ventes a affecté tous les types de véhicules

de tourisme : -42,3% pour les berlines, -50,2% pour les monospaces et bien qu'à un degré moindre pour les SUV (-37,5%). Cet effondrement est largement dû à une chute des ventes de -78% en février, en lien avec la mise en place à partir du 23 janvier de mesures de confinement en Chine destinées à enrayer la progression de l'épidémie de Covid-19, mesures qui ont eu pour conséquence la fermeture des concessionnaires, une mise à l'arrêt des usines, en particulier dans la province du Hubei⁴, une perturbation des chaînes logistiques⁵ ainsi qu'une chute de la demande de nouveaux véhicules. Un nouveau repli des ventes, de l'ordre de -40%, a eu lieu au mois de mars. L'épidémie du Covid-2019 a par ailleurs fortement aggravé la tendance à la baisse des ventes de VEN, avec un recul de -70% au mois de février en glissement annuel, puis de -53,2% en mars.

Les autorités ont déployé d'importantes mesures de soutien au secteur automobile tant au niveau national⁶ que local. L'importance du secteur automobile, qui représente 10% de la production industrielle chinoise et dont dépendent directement et indirectement 40 millions d'emplois, explique l'attention



¹ Le volume du marché chinois des véhicules de tourisme a presque quadruplé en l'espace de dix ans (24,7 M véhicules vendus en 2017, pour 6,7 M véhicules vendus en 2008)

 $^{^2}$ Un nouveau «plan pour le développement des VEN 2021-2035 » prévoit pour sa part un marché de 7 M en 2025.

³ Données publiées par l'association chinoise des fabricants automobiles.

⁴ La province du Hubei, qui abrite notamment le siège du second constructeur chinois, Dongfeng Motors, représente à elle seule 10% de la production automobile chinoise.

⁵ À titre d'exemple, Acome, fabricant français de câbles pour l'automobile, a dû faire importer des pièces par avion depuis ses usines françaises pour parvenir à livrer ses clients en Chine alors qu'il était dans l'impossibilité de livrer des pièces depuis son usine de Wuhan.

⁶ Selon le magazine Qiushi, à l'occasion d'une réunion du Comité permanent du Politburo, Xi Jinping a déclaré en février qu'il fallait « stabiliser la consommation dans les secteurs traditionnels, dont l'automobile ».





particulière dont il a bénéficié pendant le confinement du Hubei⁷. En 2019, l'automobile représentait aussi 9,6% des ventes de détail du pays, ce qui justifierait de faire de ce secteur un pilier de la politique de relance par la consommation. Pour faciliter l'écoulement des stocks par les constructeurs et concessionnaires, le gouvernement a annoncé le report de six mois (jusqu'au 31 décembre 2020) de l'application des standards d'émission China 6. Par ailleurs, les autorités affichent leur volonté de soutenir le marché des véhicules d'occasion, encore sousdéveloppé⁸ en Chine, en réduisant la TVA sur les transactions de 3% à 0,5%. Alors que les subventions à l'achat de VEN devaient entièrement prendre fin au 31 décembre 2020, les autorités centrales ont annoncé le 31 mars leur extension jusqu'en 20229 sur une base dégressive¹⁰. Ces dispositions semblent accréditer la thèse d'un soutien qui vise davantage à relancer la consommation à court terme qu'à le stimuler durablement le marché. Pour les constructeurs, ces extensions peuvent aller jusqu'à 25 000 CNY par véhicule (3 240 EUR) et s'accompagnent d'une dispense de la taxe à la consommation. Pour leur part, les entreprises d'Etat d'infrastructures State Grid et Southern Power Grid ont annoncé un investissement de 4 Mds CNY (520 M EUR) pour l'installation de bornes de rechargement de VEN en 2020. Enfin, les gouvernements locaux ont annoncé de multiples mesures de soutien en faveur des véhicules à moteur thermique. Ces plans de soutien à la consommation peuvent prendre la forme de subventions à l'achat (Changchun, Nanchang), d'un assouplissement des quotas d'immatriculation (Hangzhou, Canton), de bons à la consommation pour l'acquisition de véhicules distribués directement aux résidents (certains districts à Shenzhen), ou encore d'aides financières pour le remplacement de véhicules anciens (Pékin). Dans certains cas, le versement de subventions est conditionné à l'achat d'un véhicule produit localement (Ningbo, Changsha ou encore Xiangtan).

2- Une reprise progressive qui pourrait permettre aux groupes les plus résilients de bénéficier d'un mouvement de consolidation du secteur.

Après un repli estimé entre -8 et -12% en 2020, Roland Berger prévoit un fort rebond des ventes de véhicules en Chine en 2021. En avril, la reprise progressive du marché automobile semblait déjà se profiler, avec des ventes en recul de seulement 1,6% par rapport à 2019 sur les 25 premiers jours du mois¹¹. Les acteurs du marché anticipent un rebond porté notamment par un délaissement des transports publics lié aux craintes de propagation du virus et la baisse du prix de l'essence. Le segment premium et les ventes dans les villes de second et troisième rangs¹² pourraient particulièrement bénéficier de cette reprise. Certaines incertitudes pourraient toutefois remettre en cause ces prévisions. Premièrement, la Chine n'est pas à l'abri d'un rebond de l'épidémie sur son territoire national qui impacterait beaucoup plus durablement le secteur (reprise en W). Deuxièmement, malgré les mesures de soutien (cf. supra), la confiance des ménages ainsi que

Dans la province du Hubei, les constructeurs et équipementiers automobiles intégrés dans des chaînes de valeur nationales ou mondiales, ainsi que leurs fournisseurs, ont pu bénéficier d'une autorisation spéciale de reprise de la production dès le 11 mars, bien qu'en souscapacité et sous réserve du respect de consignes sanitaires strictes, soit en avance de 10 jours par rapport aux autres secteurs industriels. Le redémarrage des constructeurs hors du Hubei a débuté dès le 15 février pour certains constructeurs.

⁸ En 2019, 14,9 millions de véhicules d'occasion ont été vendus en Chine contre 25,8 millions de véhicules neufs. En comparaison, 2,2 millions de véhicules neufs ont été vendus en France en 2019, contre 5,8 millions de véhicules d'occasion.

⁹ Cette décision concerne l'ensemble des VEN : véhicules électriques, véhicules hybrides rechargeables et véhicules à pile hydrogène.

¹⁰ Ces subventions seront baissées de 10% en 2020, 20% en 2021 et 30% en 2022.

¹¹ Source: China Passenger Car Association

¹² Voir à ce sujet <u>l'étude conjointe</u> de la China Passenger Car Association et AutoHome réalisée auprès de 5 000 consommateurs. On notera que la fermeture de plateformes de financement en P2P dans le cadre de la campagne contre le *shadow banking* avait limité l'accès au crédit pour l'achat d'automobiles dans les villes de rang 3, une contrainte qui demeure à ce jour et pourrait orienter la demande vers les véhicules d'entrée de gamme.





leur pouvoir d'achat¹³ ont été durement affectés par la crise. A long terme, les perspectives de croissance du secteur automobile reposent sur les villes de troisième et quatrième rang ainsi que les zones rurales, où le marché automobile est relativement moins développé¹⁴. Pour l'heure, la reprise semble encore progressive : si 99% des concessionnaires automobiles de Chine avaient rouvert leurs portes début avril (alors que près de 80% d'entre eux étaient fermés en février), le taux de visiteurs dans les showrooms ne s'élève qu'à 66% de celui observé avant l'épidémie.

Cette crise temporaire pourrait favoriser une consolidation du secteur au bénéfice des constructeurs les plus résilients. Pour les entreprises plus fragiles (constructeurs de troisième et quatrième rangs) cette crise pourrait faire office de « coup de grâce » et favoriser ainsi une consolidation du secteur automobile. Malgré des chutes spectaculaires de leurs ventes au premier trimestre (voir annexe 3), des groupes tels que SAIC ou Geely¹⁵ (disposant de certaines garanties soit en tant qu'entreprises publiques soit par des liens privilégiés avec des responsables politiques de haut niveau) affichent un certain optimisme et lancent de nouveaux modèles. Les parts de marché des marques étrangères offrant des modèles premium ont augmenté en mars 2020 ainsi que celles de plusieurs constructeurs chinois.16

Dans le domaine des NEV, l'annonce par le Ministère des Finances de la dégressivité dans le temps des subventions démontre la volonté du gouvernement d'accompagner ce processus de consolidation, sans toutefois arrêter brutalement le soutien à la filière. Certaines entreprises modestes, faisant face à un risque de faillite à court terme, pourraient ainsi être absorbées dans les prochains mois par des acteurs plus solides tels qu'Aiways, Xiaopeng, Nio¹⁷ ou Weltmeister.

A court terme, le marché chinois pourrait représenter un filet de sécurité pour les marques étrangères mieux implantées les localement.¹⁸ Volkswagen a annoncé le 27 mars que le groupe, qui emploie 670 000 personnes dans le monde, ne réalisait « aucune vente hors de Chine ». Bien que Volkswagen anticipe un recul de ses ventes en Chine en 2020 (entre -3% et -15%), celles-ci se sont sensiblement redressées en mars¹⁹. De même, Jochen Goller (PDG Chine) a annoncé que BMW confirmait la totalité des investissements prévus sur le marché chinois en 2020 et que le groupe envisageait même d'augmenter ses investissements dans le pays. Enfin, malgré la crise, le succès de l'implantation de Tesla en Chine semble se confirmer, l'entreprise ayant décidé de baisser ses prix afin de bénéficier des nouvelles subventions pour les VEN. Au plus fort de la crise en Chine (mi-janvier-mi-mars), le Model 3 de la marque américaine est demeuré le VEN le plus vendu en Chine en février (2 284 exemplaires vendus); les ventes ont atteint 10160 en mars²⁰, soit une hausse significative par rapport à décembre (6 613).

3- L'impact différé de la crise liée à l'épidémie en Chine et dans le reste du monde a souligné les risques liés à

_

¹³ Le revenu disponible des ménages a lui enregistré une croissance de 0,8% au T1 2020 à comparer à une croissance de 7,9% au T4 2019. Le revenu disponible par habitant a chuté de 3,9% au T1 2020 en g.a. pour s'établir à 1200 USD. La population rurale a subi une baisse encore plus marquée de 4,7%.

¹⁴ Pour soutenir cette tendance, la commission pour la réforme et le développement de la province du Guangdong a publié une mesure prévoyant un rabais de 10% sur le prix de vente de véhicules pour les foyers ruraux.

¹⁵ Le 27 avril 2020, Geely a annoncé l'acquisition de l'usine Leopard située à Changsha (Hunan) pour la production de VEN.

¹⁶ La part de marché de BMW est passée à 2,44% en mars 2019 à 4% en mars 2020, celle de Mercedes-Benz de 2,8% à 5,3%, celle de geely de 6,9% à 7,7%, celle de Chang'an de 4,5% à 7,2%. On relève également une forte hausse de la part de marché de Toyota, de 5,9% à 8,9%.

¹⁷ Nio a obtenu une injection de capital de 7 Mds CNY (900 M EUR) de la part du gouvernement de la province de l'Anhui pour financer son développement, lui permettant de continuer à rivaliser avec Tesla.

Volkswagen, Mercedes-Benz et General Motors réalisent toutes près de 40% de leur volume de ventes en Chine.

¹⁹ Ventes multipliées par 4 par rapport à février.

²⁰ Source : China Passenger Car Association





l'internationalisation des chaînes de valeur

La première phase de l''épidémie, limitée à la Chine. a démontré la dépendance des constructeurs internationaux aux pièces fabriquées dans ce pays. Au plus fort de la crise en Chine, les pénuries de composants dues aux perturbations des chaînes logistiques et à l'arrêt temporaire de la production de nombreux équipementiers ont représenté des défis à court terme pour les constructeurs. Ces obstacles ont conduit des usines d'assemblage à arrêter leur particulier production, en lorsque composants en question étaient livrés en flux tendus ou lorsque ces derniers étaient difficilement substituables, comme c'est le cas par exemple des sièges, des éclairages ou encore des équipements audio²¹.

Néanmoins, la perception du marché chinois comme un possible relais de croissance devrait inciter les constructeurs et les équipementiers à conserver une forte empreinte industrielle en Chine. De plus, malgré le déclenchement de l'épidémie dans le pays, la Chine reste considérée comme un pays à faible risque, notamment politique, et comme un marché crucial à l'échelle mondiale. Pour concilier ces approches, certains constructeurs anticipent une réorganisation progressive des chaînes de valeur par aire géographique (sourcing de pièces au Maroc ou en Europe de l'Est pour la production européenne, au Mexique pour la production américaine, etc.), ce qui permettrait de réduire les risques liés à la dépendance à un pays unique et lointain tout en gardant une présence sur un marché à fort potentiel.

En revanche, l'exposition de la Chine aux tensions sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, révélée par la phase d'expansion de l'épidémie dans le monde, est limitée à certains produits spécifiques. Ces dernières années, le taux de production indigène dans la production automobile chinoise a augmenté et la Chine était en 2019 exportatrice nette (+8,4 Mds USD) de pièces automobiles. En termes de valeur, deux composants comptent pour la majorité des importations chinoises: les boîtes de vitesse²² (41,6% de la valeur totale des importations) et les pièces de carrosserie (18,5%). Sur les pièces importées par voie maritime, qui représentent la majorité des importations chinoises, constructeurs présents en Chine disposent de stocks leur permettant d'assurer une continuité de la production pendant un ou deux mois. A l'inverse, pour certains composants dont la livraison se fait en flux tendus, notamment par avion aérienne, les constructeurs doivent faire preuve de flexibilité pour adapter leur chaîne d'approvisionnement²³. Bien que certains constructeurs, tels que Beijing Benz, annoncent disposer d'une chaîne de valeur 100% locale, certaines pièces intégrées dans leurs véhicules néanmoins contiennent des composants importés, notamment des semi-conducteurs ou des matières premières (cuivre, caoutchouc, etc.). Parmi les entreprises ayant prévenu de possibles disruptions de leurs chaînes de valeurs se trouvent notamment Tesla, BMW, Geely et GAC. Conscient que « la pandémie mondiale de covid-19 impactait les chaînes de valeur mondiales dans le secteur », le MOFCOM a annoncé être prêt à soutenir les entreprises pour adapter leur production à ces contraintes, notamment en accélérant les procédures douanières pour l'importation de pièces détachées et à « renforcer la coopération internationale » pour résoudre ces défis. Pour certains modèles vendus en Chine, notamment ceux des marques de luxe (Porsche, Lexus etc.), il n'existe aucune production locale. Si la production étrangère ne reprend pas dans les prochaines semaines, certains de ces modèles pourraient rapidement être en rupture de stocks.

pourrait fortement impacter les constructeurs ne disposant pas de fournisseurs alternatifs. 23 A titre d'exemple, pour faire face à l'arrêt de la

²¹ Source: IHS Markit "China Coronavirus: Impact Assessment for Automotive Industry Update" (février 2020)

²² Le temps moyen pour la mise en place d'une chaîne de production de boîtes de vitesse étant estimé à un an, un arrêt prolongé de la production, notamment en Allemagne,

²³ A titre d'exemple, pour faire face à l'arrêt de la production à Wuhan, Weifu Technology (entreprise japonaise produisant des pédales de frein) a délocalisé temporairement une partie de sa production aux Philippines.





A moyen terme, ces marques, pour lesquelles le marché chinois représente près de 30% des ventes, pourraient paradoxalement envisager de

localiser une partie de leur production en Chine. A l'inverse, les exportations de véhicules assemblés chinois sont marginales²⁴.

Commerce extérieur de la Chine (pièces automobiles)

	Importations (Mds USD)	Exportations (Mds USD)
Allemagne	8,1	1,7
Japon	6,8	3,1
Corée du Sud	1,7	1,3
Etats-Unis	1,5	9,6
Mexique	1,0	2,1
Total	25,2	33,6

Sources: douanes chinoises (2019)

Rodolphe Girault, Antoine Moisson (avril 2019)

-

²⁴ 14 000 véhicules exportés en 2017.





Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Economique Régional (adresser les demandes à <u>pekinfat|digtresor.gouv.fr</u>).

Clause de non-responsabilité

Le Service Economique Régional s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Auteur : Service Economique Régional de Pékin

Adresse : N°60 Tianzelu, Liangmaqiao, 3e quartier diplomatique, district Chaoyang, 100600 BEIJING – PRC, CP 100600

Responsable de publication : Jean-Marc Fenet

Version du : juillet 2020