

Ecole des Hautes Etudes Commercial d'Alger

EHEC

**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de
master en sciences commerciales**

Option : Distribution et Supply Chain Management

THEME :

*L'impact de la crise sanitaire de coronavirus
Covid-19 sur le transport international de
marchandises*

ETUDE DE CAS : Groupe LOGITRANS

Elaboré par :

Mlle. FIOTMANE Chaima

Encadré par :

Dr. Farah RAHAL

Maître de conférences « A » à l'EHEC

8^{ème} Promotion

Juillet 2021

Ecole des Hautes Etudes Commercial d'Alger

EHEC

**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de
master en sciences commerciales**

Option : Distribution et Supply Chain Management

THEME :

*L'impact de la crise sanitaire de coronavirus
Covid-19 sur le transport international de
marchandises*

ETUDE DE CAS : Groupe LOGITRANS

Elaboré par :

Mlle. FIOTMANE Chaima

Encadré par :

Dr. Farah RAHAL

Maître de conférences « A » à l'EHEC

8^{ème} promotion

Juillet 2021

RÉSUMÉ

Le Covid-19, virus de la famille des coronavirus, frappe lourdement le commerce international depuis janvier 2020. Dans un premier temps, les importations en provenance de Chine ont été sérieusement perturbées. Et, la Supply Chain a été particulièrement mise à mal par les conséquences de l'épidémie.

L'épidémie généralisée de Covid-19 a provoqué une crise dans la circulation des marchandises à travers le monde, en particulier au début de son déploiement. Le transport aussi a subi les effets de la pandémie en raison du ralentissement de l'économie, mais aussi des mesures de confinement décidées par la plupart des pays.

Notre travail consiste à analyser l'impact de la propagation du coronavirus covid-19 sur le transport international de marchandises et comment il a été adapté aux nouvelles normes imposées par la propagation de ce virus.

Mots clés : Epidémie, Covid-19, transport international de marchandises, Supply Chain

ملخص

تأثرت التجارة الدولية تأثراً شديداً بانتشار Covid-19 وهو فيروس من أسرة فيروس كورونا. في البداية تعطلت الواردات من الصين بشكل خطير، وقد واجهت سلسلة الامدادات تحديات خاصة بسبب عواقب الوباء. قد تسبب تفشي فيروس Covid-19 على نطاق واسع في ازمة في تدفق السلع حول العالم. وقد تأثر النقل ايضا بالوباء، ليس فقط بتباطؤ الاقتصاد، بل ايضا بتدابير الاحتواء التي قررتها معظم البلدان. مهمتنا هي تحليل تأثر انتشار فيروس كورونا Covid-19 على النقل الدولي للبضائع، وكيف تم تكيفه مع المعايير الجديدة التي فرضها انتشار هذا الفيروس.

الكلمات المفتاحية: الجائحة، كورونا 19، النقل الدولي للبضائع، سلسلة التوريد

ABSTRACT

Covid-19, a virus in the coronavirus family, has been heavily impacting international trade since January 2020. Initially, imports from China were seriously disrupted. And the Supply Chain has been particularly challenged by the consequences of the epidemic.

The widespread outbreak of Covid-19 has caused a crisis in the flow of goods around the world, particularly at the beginning of its deployment. Transport has also been affected by the pandemic, not only by the slowdown in the economy, but also by the containment measures decided by most countries.

Our work consists of analyzing the impact of the spread of the Covid-19 coronavirus on international freight transport and how it has been adapted to the new standards imposed by the spread of this virus.

Keywords: Pandemic, Covid-19, International Freight Transport, Supply Chain

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail :

A ma très chère mère

*Quoi que je fasse ou je dise, je ne saurai point te remercier comme il se
doit.*

*Ton affection me couvre, ta bienveillance me guide et ta présence à mes
côtés a toujours
été ma source de force pour affronter les différents obstacles.*

A mon très cher père

*Qui a été toujours mon ombre durant toutes les années des études, qui a
veillé à me donner l'aide, à m'encourager et à me protéger.*

Que Dieu les gardes et les protèges

*A mes adorable sœurs Meroua, Douaa, Rayhana et mon cher frère
Abd Elmalek, pour leurs amour, compréhension et patience.*

A mes tantes qui m'ont soutenu durant toutes les étapes de ma vie

A tous mes amis

A tous ceux qui m'aiment

A tous ceux que j'aime

Remerciements

Je remercie Dieu le tout puissant de m'avoir donnée la santé et la volonté d'entamer et de terminer ce mémoire

Je tiens à remercier au premier temps Mme Dr. Farah RAHAL, notre aimable et dynamique professeure, pour sa généreuse disponibilité, et sa grande professionnalité, pour ses conseils et ses orientations tout au long de ma mémoire.

Je tiens à remercier spécialement Mme Dr. SLAMANI Radia, Directrice Développement et Planification Stratégique au sein du Groupe LOGITRANS, pour son soutien, sa confiance et ses conseils tout au long de l'élaboration de ce travail...

Je remercie également Mr BIRLAKDAR Chakir, Mr TIDJANI Sid Ali et Mme ALIM Dahbia, pour toutes les informations fournies, utiles à la réalisation de l'étude. Et tout le temps qu'ils m'ont accordé.

Je remercie tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail de recherche.

Et enfin, je remercie d'avance les membres du jury, qui me font l'honneur d'évaluer mon travail.

Liste des tableaux

N°	Tableau	Pages
Chapitre 01		
1.1	Caractéristique des trois pandémies de grippe du Xxe siècle	07
1.2	Principales prévisions économiques et évaluations divergentes	17
1.3	Les variables macroéconomiques en 2020	25
Chapitre 02		
2.1	Avantages, inconvénients du TRM	50
2.2	Les obligations des parties dans le transport aérien	52
Chapitre 03		
3.1	Les différents sites de SNTR-AGS	71
3.2	Profile des interviewers	76

Liste des figures

N°	Figure	Page
Chapitre 01		
1.1	Echéancier pour le but de l'éclosion de H7N9	08
1.2	Maladies infectieuses émergentes et réémergences (1990 à 2015)	09
1.3	Le grand confinement 2020	18
1.4	Prix hebdomadaires du Brent, du panier de l'OPEP et du pétrole (en dollars américains par baril)	19
1.5	La croissance économique de l'Afrique entre 2000 et 2019	20
1.6	Secteurs du pétrole et du tourisme (en % du PIB) pour les cinq grandes économies	21
1.7	Evolution du taux de croissance (%) de la formation brute de capital fixe	23
1.8	Evaluation de taux de croissance (%) de la consommation finale des ménages	24
1.9	Répartition sectorielle du PIB 2019	24
1.10	L'impact du Covid-19 sur m'emploi mondial par secteur	27
Chapitre 02		
2.1	Scénarios de croissance pour l'économie mondiale	35
2.2	Trafic maritime mondiale, par région, 2018 (en % du tonnage mondiale)	36
2.3	Participation des sous régions au commerce maritime Africain, 2019	38
2.4	Les intervenants de la chaîne du transport maritime pour le transport d'une marchandise d'un point A à un point D via les ports B et C	40
2.5	Types de camions-porteurs	46
2.6	Types de trains routiers	47
2.7	Aperçu général de l'acheminement du fret aérien	54
2.8	Flux logistiques aéroportuaires	57

Chapitre 03		
3.1	Les quantités transportées en pourcentage entre 2018 et 2020	65
3.2	Les chiffres clé du Groupe LOGITRANS	67
3.3	Organigramme de la direction d'affrètement de la SNTR-AGEFAL	68
3.4	Organigramme de la SNTR-AGS	70

Liste des abréviations

ACTL	Académie de Transport et Logistique
AGS	Algerian Global Service
AGEFAL	Agence de Gestion du Fret d'Algérie
BTPH	Bâtiment, Travaux Publics
Covid-19	Coronavirus Disease -19
CRF	Case-fatality Ratio
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CITR	Cellule de Transport International Routier
CMR	La convention de transport de marchandises par la route
EU	European Union
FMI	Fond Monétaire International
FSPE	Fonds Spécial Pour la Promotion des Exportation
HSE	Hygiènes, Sécurité et Environnement
LTA	Lettre de Transport Algérien
OMS	Organisation Mondial de la Santé
ONS	Organisation National de la Santé
OPEP	Organisation des Pays Exportateurs de pétrole
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OTI	Organisation Internationale du Travail
ONT	Office National des Transports
PIB	Produit Intérieur Brut
PME	Petites et Moyens Entreprises
SNTR	Société Nationale de Transport Routier
SIGAD	Système d'Information de Gestion Automatique des Douanes
TIRM	Transport International Routier des Marchandises
UNTACD	United Nations Conference on Trade and Development

Sommaire

Introduction générale	01
Chapitre 01 : Pandémie due au Covid-19 et répercussion sur l'économie	
Section 1 : La propagation des épidémies	05
Section 2 : Le contexte économique international actuel face au Covid-19.....	13
Section 3 : L'impact économique-commercial de la pandémie due au Covid-19 sur l'Algérie	22
Chapitre 02 : Le transport international de marchandises	
Section 1 : Transport maritime et compétitivité international	30
Section 2 : Le transport international routier de marchandises.....	43
Section 3 : Le transport aérien de marchandises	50
Chapitre 03 : L'impact de la pandémie du coronavirus Covid-19 sur le transport international de Groupe LOGITRANS	
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil LOGITRANS.....	62
Section 2 : Démarche méthodologique de l'étude qualitative	72
Section 3 : Analyse de l'étude qualitative et interprétation des résultats.....	76
Conclusion générale	87

Introduction Générale

Introduction générale

Décembre 2019, une date inoubliable dans l'esprit de tous à travers le monde. Des changements majeurs imposés par la propagation mondiale d'un nouveau type de coronavirus Covid-19 qui a fait son apparition en Chine dans la province du Hubei et s'est ensuite diffusé à l'échelle mondiale sur tous les continents.

La propagation généralisée et rapide du covid-19 a affecté l'économie mondiale, la fermeture des frontières géographique entre les Etats a entraîné une série de changements dans les normes de transport international des marchandises.

De nombreux producteurs et fabricants de biens de consommation dépendent des composants et pièces importés de Chine et d'autres pays asiatiques touchés par la pandémie. De plus, un grand nombre de sociétés dépendent également des ventes en Chine pour atteindre leurs objectifs financiers.

Il est donc prévu que le ralentissement de l'activité économique et les restrictions sur le transport dans les pays touchés par le coronavirus Covid-19 se répercuteront sur la production et la rentabilité de certaines entreprises internationales. Principalement celles appartenant au secteur de la manufacture et celles dépendant de l'obtention de matières premières pour produire des biens de consommation.

Dans le cas des entreprises qui dépendent des composants intermédiaires des régions touchées et qui ne peuvent pas facilement changer de sources d'approvisionnement, l'ampleur de l'impact peut dépendre de la durée des mesures de paralysie de l'activité. Dans ce scénario, les petites et moyennes entreprises auront plus de difficultés pour survivre aux perturbations provoquées par le coronavirus Covid-19. Les défis au milieu de cette situation épidémiologique étaient plus complexes pour les pays exportateurs en raison de leur impact direct sur l'économie locale.

Dans ce modeste travail qui s'intitule : « ***l'impact de la crise sanitaire de coronavirus Covid-19 sur le transport international de marchandises*** » chez un opérateur de premier ordre en Algérie, l'entreprise LOGITRANS. Nous allons étudier l'impact et l'influence de cette pandémie sur l'activité de transport international, de Groupe LOGITRANS.

L'objectif de ce thème est de définir et présenter les effets du coronavirus sur l'activité de transport international de marchandises du Groupe LOGITRANS, donc le choix de ce thème permet d'implémenter les connaissances théoriques qui ont été dispensées durant ces trois dernières années de formation au sein de l'EHEC (Ecole des hautes études commerciales), plus particulièrement celles relatives à notre spécialité, « Distribution et Management de la Chaîne Logistique ».

Afin de mener à bien notre étude de recherche, nous avons effectué notre stage pratique au sein du Groupe LOGITRANS, disposant d'une chaîne logistique diversifiée, et de l'importante position qu'elle occupe sur le marché national. Le Groupe possède d'une grande expérience dans le domaine de transport et logistique.

Pour cela nous avons posé la problématique suivante :

Quel est l'impact de la crise sanitaire du Covid-19 sur le transport internationale de marchandises ?

De cette question principale découle les sous-questions additionnelles suivantes :

- Quels est l'impact économique de la crise du covid-19 dans le monde et en Algérie ?
- Quels sont les critères de base régissant le transport international de marchandises exportées ?
- Quels sont les changements les plus importants survenus dans la chaîne du processus de transport international de marchandises pendant la crise du covid-19 ?

Ces sous-questions constituent pour nous les axes conducteurs qui vont guider notre problématique.

Pour ce faire, nous tenterons de confirmer ou infirmer les hypothèses suivantes :

Hypothèse 01 : Impact négatif du Covid-19 sur les opérations d'approvisionnement et de commerce international.

Hypothèse 02 : Impact direct de la pandémie due au coronavirus Covid-19 sur les normes régissant le transport international de marchandises.

Hypothèse 03 : Détérioration significative de l'activité du transport international de marchandises en raison de la propagation du coronavirus Covid-19.

Pour obtenir des résultats plus représentatifs, nous d'utiliser une étude qualitative à travers des entretiens semi-directifs avec quelques responsables de Groupe LOGITRANS afin d'accomplir notre recherche sur le terrain, ce qui va nous permettre d'approfondir notre étude exploratoire et d'obtenir des réponses plus détaillées à notre question d'étude.

Afin de réaliser cette recherche, nous avons principalement consulté de divers ouvrages, revues spécialisées, internet, travaux universitaires et également des documents internes du Groupe LOGITRANS.

Nous avons structuré notre travail de recherche en trois chapitres qui sont présentés comme suit :

Chapitre 01 : Pandémie due au Covid-19 et répercussion sur l'économie, qui comporte l'historique des pandémies, résume sept caractéristiques essentielles d'une pandémie et met en contexte les défis associés à la gestion des risques de la chaîne d'approvisionnement ainsi que l'impact de la nouvelle maladie Covid-19 sur l'économie international actuel et sur l'économie algérienne.

Chapitre 02 : Le transport international de marchandises, nous présenterons les principaux modes de transport utilisés dans la logistique de commerce international tel que la logistique maritime, les caractéristiques et les acteurs de transport international routier ainsi que le transport aérien.

Chapitre 03 : L'effet de la crise sanitaire de Covid-19 sur le transport international de marchandise, ce chapitre est consacré pour l'étude sur terrain au sien de l'organisme d'accueil Groupe LOGITRANS, afin d'analysé la répercussion de cette pandémie Covid-19 sur l'activité de transport chez le Groupe de transport et logistique LOGITRANS.

Afin de réaliser cette recherche, nous avons principalement consulté de divers ouvrages, revues spécialisées, internet, travaux universitaires et également des documents internes de Groupe LOGITARNNS.

Chapitre 01 :
Pandémie due au Covid-19 et
répercussion sur l'économie

Introduction du chapitre :

L'objectif principal de ce chapitre est d'examiner la documentation pertinente sur les pandémies et les maladies infectieuses et leur influence sur l'économie mondiale et la chaîne d'approvisionnement.

Le chapitre se compose de trois sections principales. La première section présente le concept et l'historique des pandémies, résume sept caractéristiques essentielles d'une pandémie et met en contexte les défis associés à la gestion des risques de la chaîne d'approvisionnement. En outre, il explique l'impact des maladies infectieuses passées sur l'économie mondiale dans différents domaines et secteurs tels que l'économie et l'environnement. La deuxième section présente la nouvelle maladie COVID-19, en commençant par le contexte du virus, puis nous décrivons le contexte économique international actuel. Et enfin, dans la troisième section nous nous concentrons sur l'analyse de l'impact du COVID-19 sur l'Algérie.

Section 01 : La propagation des épidémies

Les épidémies, en particulier celles qui deviennent des pandémies, ont eu des effets néfastes considérables sur la santé, les économies et même la sécurité mondiale dans le monde. Il y a eu de nombreuses épidémies et pandémies à grande échelle jamais enregistrées, y compris la grippe espagnole, la grippe de Hong Kong, le syndrome respiratoire sévère et intense (SRAS), le sous-type du virus de la grippe A (H₇N₉), le syndrome respiratoire du Moyen-Orient (SRMO), et dernièrement, la réapparition d'Ebola et de Zika. En plus du fait qu'ils présentent un risque considérable pour la santé humaine, mais ils ont également un impact sur l'économie, l'industrie du voyage, le commerce, et peuvent causer d'importantes interruptions politiques et sociales.

1.1. Définition de la pandémie

Une pandémie est une épidémie qui se produit partout dans le monde, ou sur une vaste région, traversant les frontières internationales et influençant généralement un grand nombre de personnes¹.

Le mot pandémie provient de la pan grecque signifiant "tous" et demos signifiant "le peuple", et est ordinairement pris à une épidémie généralisée de maladies infectieuses à travers tout le pays ou au moins un plus de continents simultanément².

¹ Dictionary of Epidemiology, John M. Last, Oxford University Press, 2000, P131.

² HONIGSBAUM, (M): **Historical keyword Pandemic**. The Lancet, P. 373.

Au cours des deux dernières décennies, le terme n'a pas été caractérisé par de nombreux textes médicaux modernes. En effet, même les écrits légitimes sur les pandémies, par exemple, les histoires complètes de la médecine, les manuels d'épidémiologie classiques, ou le rapport influente de 1992 de l'Institut de médecine sur l'augmentation des contaminations, ne les 16 enregistrent pas dans leurs dossiers¹.

La signification universellement acceptée d'une pandémie telle qu'elle apparaît dans le Dictionnaire de l'Epidémiologie est directe et notable : "épidémie survenant dans le monde entier, ou sur une zone très large, traversant les frontières internationales et touchant généralement un grand nombre de personnes". Cette définition classique ne tient pas compte de l'immunité de la population, de la virologie ou de la gravité des maladies. Selon cette définition du dictionnaire, on peut dire que les pandémies se produisent chaque année dans chacun des hémisphères tempérés du sud et du nord, étant donné que la définition du terme est si complète.

Dans l'usage courant, une "épidémie" implique une prévalence de la maladie un peu plus élevée que la moyenne. "Il y a une augmentation temporaire de la prévalence d'une maladie infectieuse de telle ampleur et de telle manière qu'elle indique un changement certain de l'équilibre des forces contrôlant l'apparition de la maladie dans la population".

Les épidémies saisonnières se propagent rapidement et transcendent les frontières car elles infectent un grand nombre de personnes, mais ces épidémies ne sont pas considérées comme des pandémies. Les définitions actuelles englobent "épidémie étendue" sont largement répandues et attaquent un grand nombre de personnes. Elle se répand de façon terrifiante dans toute la région, dans tout le pays ou sur tout le continent.

Si nous prenons le cas de la grippe, les biologistes insistent pour que les souches épidémiologiques soient soumises à des mutations génétiques primaires appelées transformation antigénique pour ceux qui se déclarent pour atteindre le sixième niveau de la pandémie; il doit y avoir au moins une éclosion continue dans deux régions c'est la même chose pour les régions. Le critère de définition de la grippe pandémique par l'Organisation mondiale de la Santé est un nouveau sous-type viral d'un impact si élevé que peu de populations ont une immunité résistante, qui se déplace rapidement entre les humains et qui est l'objectif par lequel elle se propage rapidement au reste du monde².

¹MORE, (D. M), FOLKERS, (G. K), & FAUCI, (A. S): What is a pandemic? J Infect Dis, 2009, P.200.

²Wuqi, (Q): Risk Communication for Emergency Management of Pandemic Prevention and Control in China, 2016, P.16.

1.2. Les pandémies à travers l'histoire

Diverses pandémies importantes ont été recensées dans l'histoire de l'humanité, notamment la variole, le choléra, la peste, la dengue, le sida, la grippe, le SRAS, la maladie du Nil occidental et la tuberculose.

Les pandémies de grippe sont un événement imprévisible mais récurrent qui peut avoir des effets extrêmes sur les sociétés du monde entier. Les pandémies de grippe ont frappé à plusieurs reprises chaque siècle depuis les années 1500, ou généralement tous les 10-50 ans. Au XX^e siècle, il y a eu trois pandémies de grippe colossales : la "grippe espagnole" en 1918-1919, la "grippe asiatique" en 1957-1958 et la "grippe de Hong Kong" en 1968-1969 (tableau n°1.1). Chacune de ces mesures a nui à la vie humaine et à la croissance économique. Par exemple, la pandémie de grippe de 1918-1919 a tué plus de 20 millions de personnes sur la planète et est considérée comme l'épidémie la plus dévastatrice de l'histoire du monde¹.

Tableau n°1.1 : Caractéristiques des trois pandémies de grippe du XX^e siècle

Pandémie (date et nom usuel)	Zone d'émergence	Grippe un sous type de virus	Nombre de reproduction estimé	Taux de létalité estimé	Surmortalité attribuable estimé dans le monde	Groupes d'âge les plus touchés taux d'attaque simulés	Pert de PIB changement de pourcentage
1918-1919 «grippe espagnol »	Pas claire	H1N1	1,5 – 1,8	2-3%	20 – 50 Million	Jeunes adultes	-16,9 à 2,4
1957– 1958 « Grippe asiatique »	Sud de la chine	H2N2	1,5	<0,2%	1-4 Million	Enfant	-3,5 à 0,4
1968-1969 « Grippe de hong kong»	Sud de la Chine	H3N2	1,3-1,6	<0,2%	1-4 Million	Tout Groupe d'âge	-0,4 à (-1,5)

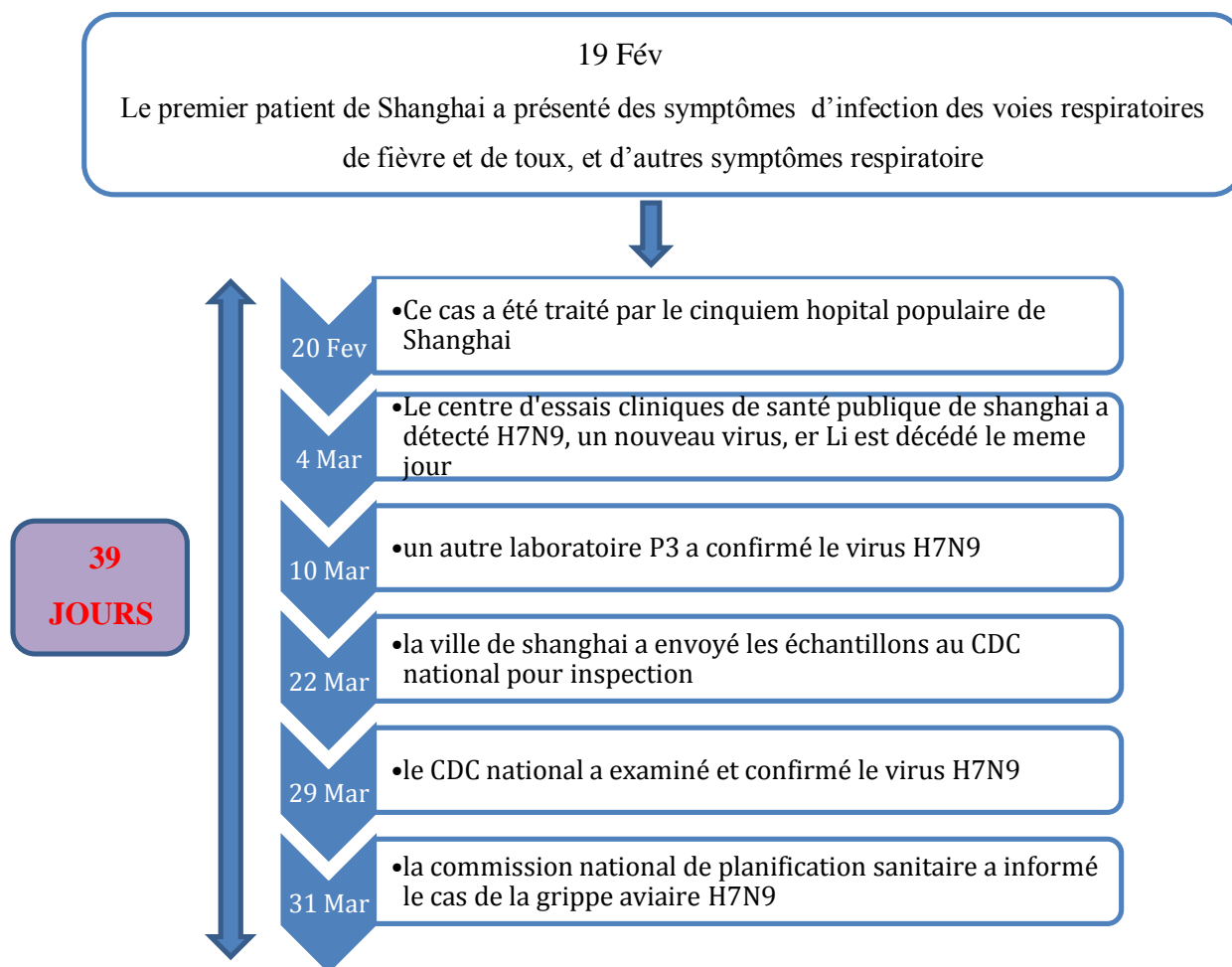
Source : WHO 2011, [WHO-WHE-IHM-GIP-2017.1-fre.pdf](#) Consulté le 09/04/2021 à 09h :15

La Chine a connu de nombreuses crises de santé publique au cours des 15 dernières années, causées par des éclosions de maladies, y compris les syndromes respiratoires aigus graves (SRAS) en 2003 et le virus de la grippe A sous-type H₇N₉ (H₇N₉) en 2013. Des épidémies comme le SRAS et le H₇N₉ ont eu des répercussions négatives importantes sur la santé de la population et l'économie. La grippe aviaire H₇N₉ est une maladie infectieuse qui a causé des

¹World Health Organization: Comparative analysis of national pandemic influenza preparedness plans, 2011.

maladies graves et des décès chez les humains en Chine. Le taux de mortalité est élevé. Le calendrier pour le début de l'écllosion de H₇N₉ est présenté dans la figure n°1.1¹.

Figure n°1.1 : Échéancier pour le début de l'écllosion de H₇N₉



Source : <https://www.hindawi.com/journals/jeph/2018/2710185/> consulté le 11/04/2021 à 15h00

Au cours des dernières années, on a enregistré au moins six épidémies de maladies à échelle colossale, y compris la grippe et le virus H₇N₉, mais sans les contracter. Il s'agit du syndrome pulmonaire à hantavirus, du SRAS, de la grippe H₅N₁, de la grippe H₁N₁, du syndrome respiratoire du Moyen-Orient et du virus Ebola. La grippe H₁N₁ 2009 (A/2009/H₁N₁) a été la première grippe pandémique du 21e siècle. Elle a influencé le monde entier et a causé plus de 18 000 décès . Comme l'indiquent les calculs de la Banque mondiale, le virus Ebola a massacré plus de 11 000 personnes et a coûté plus de 2 milliards de dollars².

Actuellement, le virus Zika continue de se propager et compromet la santé des individus dans 34 pays. Ces épidémies ont suscité des sentiments de peur chez les deux chercheurs et les

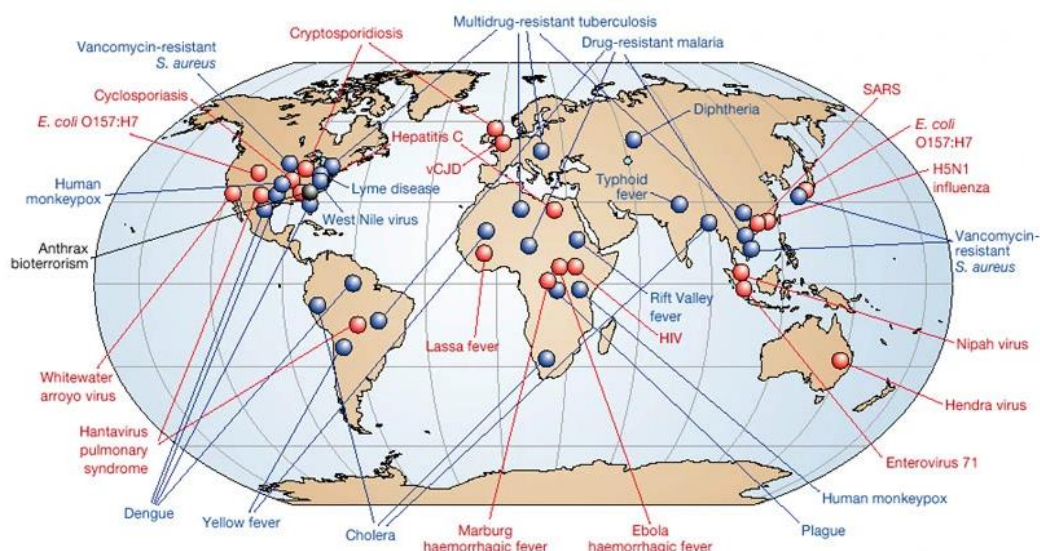
¹<https://www.hindawi.com/journals/jeph/2018/2710185/>. Publié 2018, consulté, 11/04/2021 à 15h:40)

²<https://europepmc.org/article/med/26842456> Consulté le 11/04/2021 à 17h:54.

profanes qu'une épidémie de grippe en développement pourrait répéter la dévastation de la grippe espagnole de 1918¹.

Outre ces éclosions à grande échelle, d'autres maladies ou agents infectieux émergents et réémergents au cours de la période de 1990 à 2015 sont documentés, et Kern fournit leur distribution dans la figure n°1.2. Le rouge représente les maladies émergentes. Bleu, montre les maladies ré-émergentes, noir, une maladie « délibérément émergente » entre 2010 et 2014.

Figure n°1.2 : Maladies infectieuses émergentes et réémergences (1990 à 2015)



source : [Figure 1 : Exemples mondiaux de maladies infectieuses émergentes et réémergentes, dont certaines sont abordées dans le texte principal. | nature](#) consulté le 12/04/2021 à 10h30

1.3 Les caractéristiques d'une pandémie

Bien que le terme « pandémie » n'ait pas été identifié dans un grand nombre de publications médicales, certaines caractéristiques essentielles d'une pandémie nous aident à mieux comprendre le concept et à mieux comprendre les besoins et les défis de la gestion des risques de la chaîne d'approvisionnement. Ils sont ²:

1.3.1. Vaste extension géographique

Le terme pandémie désigne habituellement les maladies qui s'étendent sur d'énormes zones géographiques — par exemple, la peste du XIV^e siècle (la mort noire), le choléra, la grippe et l'immunodéficience humaine, le VIH/sida.

¹ <https://europepmc.org>, ibid. consulté le 13/04/2021, à 10h :22

²<https://academic.oup.com/jid/article/200/7/1018/903237>. (Publié le 01, 2009, consulté, 22/04/2021 à 15h:07).

Dans un contexte historique récent de pandémie de grippe, les pandémies ont été ordonnées comme translocales et mondiales. En 2009, 178 pays ont participé à l'éclosion de grippe H₁N₁.

1.3.2 Mouvement de la maladie

En plus de l'extension géographique, la plupart des utilisations du terme pandémie impliquent un mouvement inattendu de la maladie ou une propagation par une transmission qui peut être retracée d'un endroit à l'autre. Les examens du mouvement des maladies comprennent la propagation généralisée de personnes à personnes de maladies causées par des virus respiratoires, tels que la grippe et le SRAS, ou des organismes entériques, tels que le *Vibrio cholera*, ou par des vecteurs, tels que la dengue associée à l'extension de la portée géographique des vecteurs, tels que les moustiques *Aedes albopictus*.

En outre, l'expansion géographique, la plupart des utilisations du terme pandémie impliquent le développement ou la propagation soudaine de maladies utilisant une transmission qui peut être suivie d'un endroit à l'autre. Parmi les exemples de mouvements de maladies, on compte une propagation généralisée de maladies provoquées par des infections respiratoires, par exemple la grippe et le SRAS.

1.3.3 Nouveauté

La nouveauté est cependant un concept relatif. "Il y a eu sept pandémies de choléra au cours des 200 dernières années, probablement toutes causées par des variantes du même organisme". Tous ces organismes n'étaient pas nécessairement nouveaux. Au XXI^e siècle, le SRAS 20 et la grippe aviaire sont deux nouvelles infections à potentiel pandémique qui sont apparues en Asie.

1.3.4 Taux d'attaques et explosivité élevés

Les pandémies sont caractérisées par des taux élevés d'attaques et par la propagation explosive. Des exemples sont la grippe H₁N₁ et Ebola. Cependant, si la transmission est non exploitante, même si elle est généralisée, elle n'est pas classée comme une pandémie. Par exemple, le virus du Nil occidental s'est propagé au Moyen-Orient, en Russie et dans l'hémisphère occidental en 1999, mais la transmission était lente et le taux d'attaque était faible, de sorte qu'il n'est pas considéré comme une pandémie.

1.4. L'impact des pandémies

Les épidémies de maladies infectieuses peuvent facilement franchir les frontières et menacer la stabilité économique et régionale, comme l'ont démontré les épidémies de VIH, de H₁N₁, de H₅N₁ et de SRAS et les pandémies¹.

Au-delà des conséquences débilantes, parfois fatales, pour les personnes directement touchées, les pandémies ont une série de conséquences sociales, économiques et politiques négatives.

1.4.1 Les impacts économiques

Les pandémies étant symbolisées par des taux d'attaques élevés et par une propagation explosive, elles frappent le tourisme et ses industries connexes et limitent ainsi les voyages internationaux et locaux, ce qui représente une grave menace non seulement pour la population mondiale, mais aussi pour son économie.

L'effet de la perte économique peut entraîner l'instabilité de l'économie. L'effet est attribuable aux coûts directs, au fardeau à long terme et aux dépenses indirectes. Les dépenses immédiates liées à la gestion d'une éclosion de maladie peuvent être élevées.

Par exemple, l'épidémie d'Ebola a sérieusement nui à l'économie dans toute l'Afrique de l'Ouest. L'épidémie d'Ebola 25 en Sierra Leone en 2015 a coûté 6 milliards de dollars EU en coûts directs (hôpitaux, personnel, médicaments), et ces seuls coûts directs s'élèvent à 3 ans de financement pour l'OMS et sont bien au-delà de 20 fois le coût de l'OMS en termes de réduction des interventions d'urgence dans son budget 2014-2015².

1.4.2 Impacts sociaux

Les répercussions sociales des pandémies sont graves. Elles comprennent des restrictions sur les déplacements et des restrictions sur les écoles, les marchés et les événements. Tout cela est une réalité probable si une pandémie présentant un réel potentiel de morbidité et de mortalité élevées devait se produire.

Avec le développement rapide de l'aviation mondiale au cours des deux dernières décennies, le risque de pandémies mondiales a augmenté avec l'augmentation du trafic de passagers. La mobilité de la population facilite la propagation de la maladie. Grâce à un transport aérien moderne et efficace, le SRAS, qui provient du sud de la Chine, a été rapidement transmis à plus de 30 pays au début de 2003. Dans une pandémie le voyage est donc souvent

¹ Wuqi, (Q) : Op.cit. p. 32

² Nation Unies, commission économique pour l'Afrique, « Incidences socio-économiques d'Ébola sur l'Afrique », p 50, Avril 2015.

découragé ou restreint. Par exemple, lors de l'épidémie d'Ebola en Afrique de l'Ouest, des routes ont été fermées et des points de contrôle militaires ont arrêté des véhicules¹.

Lors de l'épidémie de SRAS en Chine, des aéroports ont été fermés. Ces mesures ont contribué à ralentir la propagation des maladies. Cependant, elles divisent également les familles et entravent la circulation des marchandises vers les marchés, ce qui nuit à l'économie locale. La fermeture des écoles est souvent considérée comme la première intervention non pharmaceutique à être mise en œuvre en cas de pandémie, car les élèves réussissent à propager le virus. La fermeture en temps opportun des écoles et l'annulation des rassemblements publics ont été significativement associées à une réduction de la mortalité liée aux épidémies de grippe durant l'épidémie d'influenza de 1918 aux États-Unis².

Des marchés de clôture ont été tentés pour certaines éclosions, en particulier pour les zoonoses. La fermeture des marchés chinois de gros et de détail de volailles vivantes était associée à l'arrêt des éclosions zoonotiques de H₅N₁ et H₇N₉.

Cependant, cela a perturbé l'approvisionnement alimentaire dans les villes. Les gens n'ont pas pu trouver la nourriture dont ils avaient besoin parce que les marchés et les magasins ont été fermés. Ce phénomène a également entraîné un changement durable dans l'alimentation des gens. Après l'apparition de la grippe aviaire, de produits avicoles a diminué de plus de 80 % en moyenne sur les marchés de la province de Jilin en Chine et a affecté le revenu de nombreux travailleurs agricoles³.

1.4.3 L'impact sur la santé

Les pandémies ont infecté des millions de personnes, causant de graves maladies généralisées dans de grandes populations et des milliers de décès. Par exemple, au 14^{ème} siècle, la peste de la mort noire a tué la moitié de la population de l'Europe.

Au XX^e siècle, il y a eu trois pandémies importantes⁴ :

- 1) Grippe espagnole en 1919-1920, qui a causé 20-40 millions de décès
- 2) La grippe asiatique en 1957-1958 qui a causé environ 2 millions de décès
- 3) La grippe de Hong Kong en 1968-1969, qui a causé 1 million de décès.

¹ « Incidences socio-économiques d'Ebola sur l'Afrique », op.cit. p 31

² GRUNEWALD (FR), « Épidémie, Pandémie et enjeux humanitaires », Groupe URD, publié le 29/03/2020, p 25, [20200401 Crises sanitaires FINAL.pdf \(alnap.org\)](https://www.alnap.org/fr/publication/20200401-Crises-sanitaires-FINAL.pdf)

³ BENSIMON (CO), libération, « 1968, la planète grippée » publié décembre 2005, [1968, la planète grippée. – Libération \(liberation.fr\)](https://www.liberation.fr/france/1968-la-planete-grippée) consulté le 05/04/2021 à 14h00

⁴GRUNEWALD (FR), « Épidémie, Pandémie et enjeux humanitaires », Op.cit. p 33

Les catastrophes liées aux maladies infectieuses, y compris les pandémies et les épidémies émergentes, peuvent entraîner une morbidité et une mortalité élevées dans le monde et, en fait, elles peuvent représenter entre un quart et un tiers de la mortalité mondiale.

Dans les pays en développement, les pandémies et les maladies infectieuses peuvent tuer de nombreuses personnes, et la probabilité de décès est de cinq à dix pour cent. Au cours de l'épidémie de SRAS en 2003, plus de 8000 personnes ont été infectées, dont plus de 700 décès (près de 9 %) dans le monde en seulement six mois¹.

La grippe est l'une des maladies pandémiques les plus graves. Les éclosions de grippe peuvent entraîner 23 morbidités et décès considérables. Les pandémies de grippe se caractérisent par des taux d'incidence et de mortalité élevés et une transmission rapide et généralisée.

Section 02 : Le contexte économique international actuel face au Covid-19

La récente épidémie de Covid-19 en Chine a semé la panique dans le monde. Nous tenterons à travers cette présente section de décrire et discuter du Covid-19 en le présentant d'une manière générale, puis en mettant l'accent sur les répercussions récentes de l'éclosion.

2.1 Nouvelle maladie en 2019 du coronavirus (Covid-19)

L'épidémie de coronavirus appelée Covid-19 a perturbé l'économie chinoise et se propage à l'échelle mondiale. L'évolution de la maladie et son impact économique sont très incertains ; cette épidémie a été déclenchée en décembre 2019 dans la ville de Wuhan, dans la province chinoise du Hubei. Ensuite, OMS annonce en 2020 que au moins quatre autres épicyentres ont été identifiés : l'Iran, l'Italie, le Japon et la Corée du Sud, même si les cas signalés en provenance de Chine ont atteint un sommet et sont maintenant en baisse.

C'est toutefois le Covid-19 qui continue de se répandre dans le monde; de cette façon, l'Organisation Mondiale de la Santé a proclamé qu'à l'heure actuelle, le Covid-19 est exacerbé par une pandémie mondiale.

Dans un monde solidement associé et coordonné, les effets de la maladie au-delà de la mortalité (les personnes qui meurent) et de la morbidité (les personnes qui sont affaiblies ou qui prennent soin des personnes handicapées et incapables de travailler pendant une période) sont devenus évidents depuis l'éclosion. Lors de l'assouplissement de l'économie chinoise avec des interruptions de production, le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales a

¹OMS, Rapport sur la santé dans le monde 2003, [37378-OMS-rap-cov-who.int](https://www.who.int/publications/i/item/37378-OMS-rap-cov-who-int) consulté le 10/04/2021 à 17h00

été perturbé. Dans le monde entier, des organisations indépendantes de taille, dépendantes des intrants chinois, ont commencé à rencontrer des contractions dans la production. Le fait que les transports soient limités et même limités entre les pays a en outre entravé les activités économiques mondiales.

Les marchés financiers mondiaux ont également été réceptifs aux changements, et les listes boursières mondiales ont plongé. Au milieu des turbulences mondiales, le Fonds Monétaire International prévoit, dans une première évaluation, que la Chine ralentira de 0,4 point de pourcentage par rapport à son objectif initial de croissance de 5,6 %, ce qui freinera également la croissance mondiale de 0,1 point de pourcentage¹.

2.2 Covid-19 contexte pandémique

Avant la fin de février 2020, plusieurs pays connaissaient une transmission locale continue, y compris en Europe. Le symptôme clinique le plus souvent révélé chez les patients hospitalisés est la fièvre, suivie par la toux, la dyspnée et la myalgie, la fatigue. Les effets secondaires les plus rares sont la diarrhée et les vomissements. Les personnes infectées développent des symptômes dans les 4 à 5 jours, mais la période d'incubation varie de 1 à 14 jours. Environ 80 % des patients ont une infection douce à modérée (en comptant les cas de non-pneumonie et de pneumonie), 13,8 % ont une maladie grave et 6,1 % sont critiques (insuffisance respiratoire, choc septique et iverses défaillances/dysfonctions)².

Les personnes les plus à risque de maladie extrême et de décès sont les personnes âgées de plus de 60 ans et celles qui ont des problèmes cachés, par exemple l'hypertension, le diabète, les maladies cardiovasculaires, les maladies respiratoires chroniques et le cancer. La maladie chez les jeunes semble, de façon générale, inhabituelle et douce - environ 2,4 % des cas absolus signalés chez les personnes de moins de 19 ans. Un petit nombre de personnes âgées de moins de 19 ans ont contracté une maladie grave (2,5 %) ou aiguë (0,2 %)³.

Une évaluation rigoureuse du ratio de létalité des cas finaux dans le cadre de la Covid-19 n'a pas encore été effectuée et est biaisée en raison des résultats insatisfaisants et des détections initiales des cas les plus graves dans de nombreux contextes.

En Chine, le taux général de létalité (CRF) chez les cas confirmés en laboratoire était plus élevé au début de l'éclosion (17,3 % pour les cas présentant des symptômes à partir du 1^{er}

¹Australia Research Council Centre of Excellence in Population Ageing Research, *The Global Macroeconomic Impacts of COVID-19*, Report 2020.

²European Center for Disease Prevention and Control, *Outbreak of novel coronavirus disease 2019(COVID-19): increased transmission globally fifth update*, report 2020, p 9

³ Ibid. p 10

au 10 janvier) et a diminué au fil du temps pour s'établir à 0,7 % chez les patients présentant des symptômes à partir du 1 février. La mortalité a augmenté avec l'âge, la mortalité la plus élevée chez les personnes âgées de plus de 80 ans (CFR 21,9%)¹.

2.3 Contexte économique international actuel

Le 11 mars, l'OMS a déclaré que l'épidémie virale était officiellement une pandémie, le niveau le plus important d'une crise sanitaire.

Une liste croissante d'indicateurs économiques précise que l'épidémie influence négativement la croissance économique mondiale à une échelle jamais vue depuis la crise financière mondiale de 2008-2009. Le commerce mondial et le PIB devraient diminuer fortement, au moins jusqu'au premier semestre de 2020.

La pandémie mondiale influence de façon significative les activités économiques et commerciales internationales, des services à l'industrie du voyage et à l'hôtellerie, en passant par les fournitures médicales et d'autres chaînes de valeur mondiales, l'électronique et les marchés financiers, l'énergie, le transport et l'alimentation. et la portée des activités sociales, pour donner quelques exemples. Les urgences sanitaires et économiques pourraient avoir un effet principalement négatif sur les économies des pays en développement qui sont limitées par des ressources financières limitées et où les systèmes de santé pourraient immédiatement être surchargés.

La situation économique reste très fluide au niveau international et pour la plupart des pays et des régions. Incertitude quant à la durée et à la profondeur de la crise sanitaire liée à l'économie-pactsarefueling perceptions du risque et de l'instabilité dans les marchés financiers et la prise de décision des entreprises.

De plus, les incertitudes concernant la pandémie internationale et la capacité des politiques publiques à contenir sa propagation et à éviter la deuxième vague d'infections ajoutent à la volatilité et à l'imprévisibilité des marchés. Dans un nombre croissant de cas, les organisations retardent les choix d'investissement, mettent à pied des travailleurs qui ont récemment été mis à pied et, dans certains cas, font faillite. La situation économique a été aggravée par une baisse notable du prix du pétrole brut qui reflète la baisse internationale de l'activité économique et les perspectives de désinflation, tout en contribuant au déclin de l'économie mondiale par différents canaux.

¹ OMS, Document information scientifique, « Estimation de la mortalité due à la covid-19 » publié 4 Aout 2020, [WHO-2019-nCoV-Sci_Brief-Mortality-2020.1-fre.pdf](#) consulté le 16/ 04/2021 à 10h :15

Dans cette situation, la COVID-19 pourrait avoir un effet démesuré. Bien que le degré d'impact économique devienne plus explicite, la réaction à la pandémie pourrait avoir un effet frappant et douloureux sur la façon dont les organisations trient leurs effectifs, sur les chaînes d'approvisionnement mondiales et sur la façon dont les gouvernements réagissent à une urgence sanitaire mondiale. En raison de la propagation rapide du virus et de ses conséquences aggravantes sur les taux mondiaux et nationaux de développement économique, il a été particulièrement difficile de déterminer l'effet du virus¹.

2.3.1 Répercussions de la pandémie due au COVID-19 sur la croissance mondiale

Il y a une vulnérabilité extraordinaire autour de l'estimation de la croissance mondiale parce que les retombées économiques reposent sur des variables incertaines qui interagissent de manière difficile à prévoir, malgré tous ces facteurs incertains FMI, L'OCDE et la Banque mondiale sont fatiguées de modifier leurs prévisions en fonction des conditions actuelles. Les prévisions de croissance mondiale supposent que tous les pays subissent des perturbations de l'activité économique en raison d'une combinaison de facteurs. L'ampleur des interruptions de l'offre et des pertes de productivité, la trajectoire de la pandémie, la volatilité des prix des produits de base et les changements de comportement, par exemple, les personnes qui s'abstiennent des centres commerciaux et des transports en commun.

¹ Congressional Research Service, *Global Economic Effects of COVID-19*, rapport 2020.

Tableau n°1.2 : Principales prévisions économiques et évaluations divergentes

	<i>MONDE</i>	
	2020	2021
IFM OCT 2019	3,4 %	3,6
	%	
FIM AVR 2020	-3,0 %	5,8
	%	
IFM JUIN 2020	-4,9 %	5,4
	%	
Banque Mondial JAN 2020	2,5 %	2,6
	%	
Banque Mondial JUIN 2020	-5,2 %	4,2
	%	
OCDE NOV 2019	2,9 %	3,0
	%	
OCDE MAR 2020	2,4 %	3,3
	%	
OCDE JUIN 2020 unique	-6,0 %	5,2
	%	
OCDE JUIN 2020 double	-7,6 %	2,8
	%	

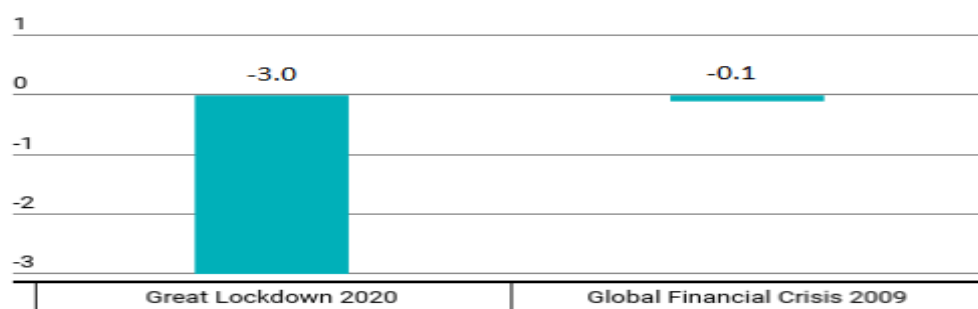
Source: Perspectives économiques mondiales, diverses questions, Fonds monétaire international; Perspectives économiques de l'OCDE, diverses questions, Organisation de coopération et de développement économiques; Perspectives économiques mondiales, diverses questions, Banque mondiale. IMF, « PERSPECTIVES DE L'ÉCONOMIE MONDIALE » [Perspectives de l'économie mondiale, avril 2020 : le grand confinement \(imf.org\)](#) consulté le 16/04/2021 à 14h20

Le tableau n°1.2 montre qu'entre octobre 2019 et juin 2020, par exemple, le FMI a réduit ses prévisions de croissance économique mondiale de 3,4 % à -4,9 %. De même, l'OCDE a ramené ses prévisions de 2,9 % en novembre 2019 à -6,0 % à -7,6 % en juin 2020, en s'appuyant sur une seule ou une double vague d'infections. Entre janvier 2019 et juin 2020, la Banque mondiale a également ramené ses prévisions de croissance mondiale de 2,9 % à 5,2 %¹.

2.3.2 L'économie mondiale en récession en 2020

L'économie mondiale a connu 14 récessions mondiales depuis 1870. La récession de la COVID-19 sera la plus profonde depuis 1945, et plus de deux fois plus profonde que la crise financière mondiale de 2009, en 2020, l'économie mondiale sera confrontée à la terrible récession.

¹IMF, « PERSPECTIVES DE L'ÉCONOMIE MONDIALE » [Perspectives de l'économie mondiale, avril 2020 : le grand confinement \(imf.org\)](#) consulté le 16/04/2021 à 15h12

Figure n°1.3 : Le grand confinement 2020

Source : IMF, World Economic Outlook, [Covid-19 : le FMI prévoit une chute de l'économie mondiale de -3% - Premium Beauty News](#) Consulté le 20/04/2021 à 14h00

En supposant que la pandémie et le confinement requis culminent au deuxième trimestre pour la plupart des pays du monde et reculent au deuxième semestre de cette année, dans les perspectives économiques mondiales d'avril, nous prévoyons que la croissance mondiale en 2020 tombera à -3 %. Il s'agit d'une baisse de 6,3 points de pourcentage par rapport à janvier 2020, une révision importante sur une courte période. Cela fait du grand confinement la pire récession depuis la Grande Dépression, et bien pire que la crise financière mondiale¹.

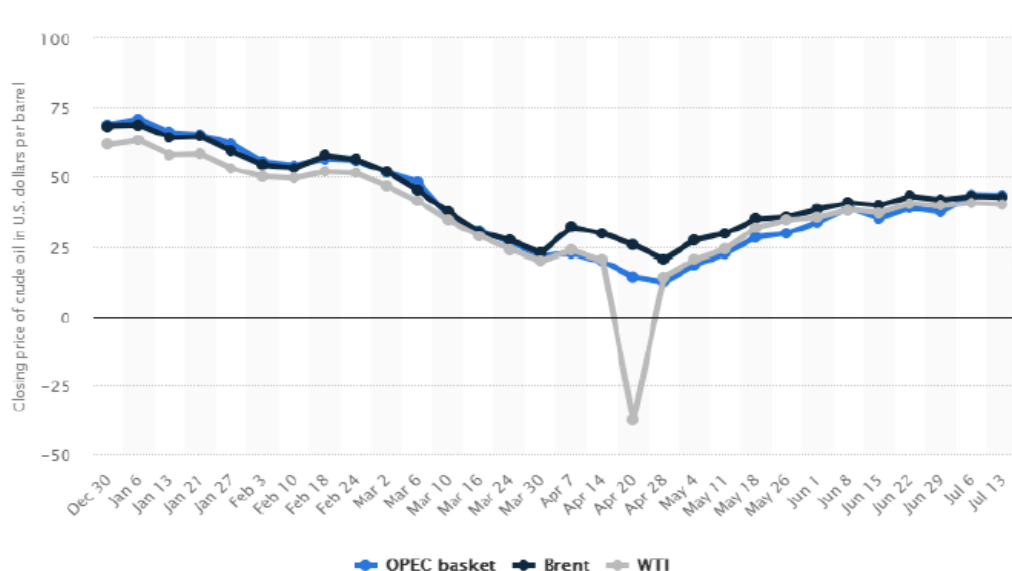
2.3.3 Une chute considérable des prix des matières premières

Les prix du pétrole ont perdu environ 50 % de leur valeur, passant de 67 \$ US le baril à moins de 30 \$ US le baril², comme le montre la figure n°1.4.

¹ GOPINATH (Gita), FMI, « Le « Grand confinement » : pire récession économique depuis la Grande dépression » [Le « Grand confinement » : pire récession économique depuis la Grande dépression \(imf.org\)](#) Publié le 14/04/2020, Consulté, 22/04/2021.

² [Prix hebdomadaires du pétrole brut 2021 | Statista](#) Publié le 21/02.2021, consulté le 22/04/2021 à 17h45

Figure n°1.4 : Prix hebdomadaires du Brent, du panier de l'OPEP et du pétrole brut WTI du 30 décembre 2019 au 13 juillet 2020 (en dollars américains par baril)



Source : OECD (2020), [Prix hebdomadaires du pétrole brut 2021 | Statista](#) consulté le 22/04/2021 à 17h22

En réponse au soutien des prix du pétrole brut touchés par le coronavirus pandémique, d'importants producteurs de pétrole ont proposé de réduire la production, car les particuliers devaient moins et les déplacements diminuent. Le groupe des exportateurs de pétrole de l'OPEP a consenti à réduire l'offre de 1,5 million de barils par jour (DBP) jusqu'en juin, et le plan était que les États non membres de l'OPEP, y compris la Russie, suivent la tendance.

Cela ne s'est pas produit, car l'Arabie saoudite a annoncé le 8 mars qu'elle augmenterait la production, ce qui a provoqué des guerres pétrolières, les membres non membres de l'OPEP ayant riposté, entraînant une chute des prix du pétrole.

La chute des prix du pétrole brut à la fin de 2014 a contribué à une baisse importante de la croissance du PIB de l'Afrique subsaharienne, qui est passée de 5,1 % en 2014 à 1,4 % en 2016. Pendant cet épisode, les prix du pétrole brut ont chuté de 56 % en sept mois. La baisse actuelle des prix du pétrole brut a été beaucoup plus rapide, et certains analystes prévoient des baisses encore plus importantes qu'en 2014. Déjà, les prix du pétrole brut ont baissé de 54 % au cours des trois derniers mois depuis le début de l'année, les prix actuels étant inférieurs à 30 \$ le baril.

Les prix des matières premières autres que le pétrole ont également baissé depuis janvier, les prix du gaz naturel et des matières premières ayant chuté de 30 % et de 4 %

respectivement. L'aluminium a en outre chuté de ,49% ; le cuivre de 0,47% et le plomb de 1,64%. Le cacao a perdu 21% de sa valeur en cinq jours¹.

2.3.4 Une hausse du chômage mondial

Des centaines de millions d'emplois ont dû être reportés en raison des fermetures du coronavirus dans le monde. C'est particulièrement évident dans les pays qui ont déjà été touchés par la pandémie. Une autre évaluation de l'Organisation internationale du Travail (OIT) montre que la pandémie de COVID-19 pourrait accroître le chômage mondial d'environ 25 millions de personnes.

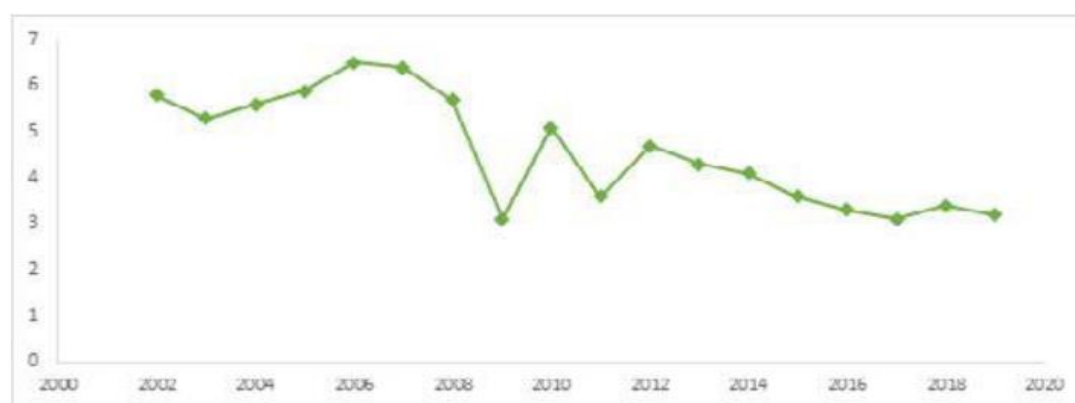
2.4 Impact de la crise sanitaire due au Covid-19 sur les économies africaines

Le COVID-19 influence l'économie mondiale et celle de l'Afrique. Certains secteurs clés de l'économie africaine sont déjà confrontés à un arrêt à cause de la pandémie. L'industrie du voyage, le transport aérien et le secteur pétrolier sont sensiblement touchés. Quoi qu'il en soit, les effets invisibles de la COVID-19 sont attendus en 2020, quelle que soit la durée de la pandémie.

2.4.1 Croissance économique de l'Afrique

Le développement africain s'est amélioré tout au long de la décennie 2000-2010. Après cette période de confiance rétablie, des doutes se sont fait jour sur la capacité de l'Afrique à maintenir des taux de croissance élevés et durables. Cette incertitude s'explique par le fait que les plus grandes économies d'Afrique sont constamment tributaires des prix mondiaux des produits de base.

Figure n°1.5 : La croissance économique de l'Afrique entre 2000 et 2019



Source : AUC (2020) <https://www.tralac.org/documents/resources/covid-19/3218> consulté le 19/04/2021 à 13h00

¹ African Union, *IMPACT OF THE CORONAVIRUS (COVID 19) ON THE AFRICAN ECONOMY*, Rapport 2020.

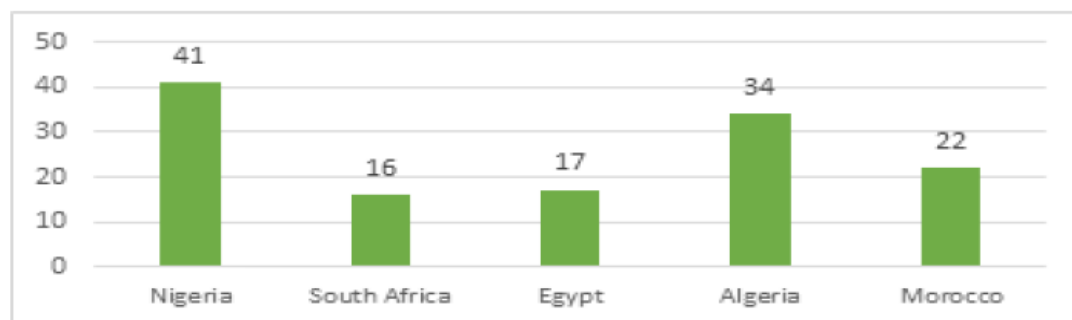
Peu probable, la pandémie de COVID-19 a touché pratiquement tous les pays africains et semble prête à s'intensifier considérablement. L'interruption de l'économie mondiale à travers les chaînes de valeur mondiales, la chute soudaine des prix des produits de base et des revenus financiers et l'autorisation des voyages et des restrictions sociales dans de nombreux pays africains sont les principales sources de la croissance négative.

2.4.2 Incidence du COVID-19 sur les principales économies africaines

Vers le début de 2020, l'Afrique était sur la bonne voie pour poursuivre son expansion économique, la croissance devant passer de 2,9 % en 2019 à 3,2 % en 2020 et à 3,5 % en 2021¹.

Les cinq meilleures économies africaines (Nigeria, Afrique du Sud, Égypte, Algérie et Maroc) représentent plus de 60 % du PIB de l'Afrique. Le niveau d'effet du Covid-19 sur ces cinq économies sera représentatif de l'ensemble de l'économie africaine. L'industrie du voyage et les secteurs pétroliers représentent, en moyenne, un quart (25 %) de l'économie de ces pays. Cette partie évalue l'effet du COVID-19 sur la croissance économique de l'Afrique et d'autres secteurs particuliers.

Figure n°1.6 : Secteurs du pétrole et du tourisme (en % du PIB) pour les cinq grandes économies



Source :Calcul basé sur les données de la Banque mondiale, 2020, <https://www.tralac.org/documents/resources/covid-19/3218> consulté le 19/04/2021 à 16h30

L'éclosion du Covid-19 a eu des répercussions négatives sur ces économies, car la grande majorité d'entre elles ont le niveau de contamination le plus élevé. La croissance devrait chuter radicalement dans chacun d'entre eux. La chute des prix du pétrole entraînera une baisse des perspectives d'économies nigériane et algérienne.

Les impacts de la Covid-19 sur les chaînes de valeur mondiales influencent l'industrie automobile marocaine, représentant 6 % du PIB sur la période 2017-2019. Les exportations de

¹ Nations Unies, Aperçu des répercussions de la COVID-19 en Afrique, Rapport 2020

phosphates et d'envois de fonds, qui représentent 4,4 % et 6 % du PIB du pays, seront également touchées.

Les industries égyptiennes qui dépendent des intrants de la Chine et d'autres pays étrangers sont de plus en plus nombreuses et incapables de répondre aux besoins des marchés locaux et internationaux. Le secteur de l'industrie du voyage connaît un déclin avec les restrictions qui affecteront négativement les investissements locaux et l'emploi dans le pays. Les envois de fonds sont l'une des sources de financement étrangères égyptiennes.

Il est arrivé en 2018 à plus de 25,5 milliards de dollars, contre 24,7 milliards de dollars en 2017 au Nigeria; les envois de fonds se sont élevés à 25,08 milliards de dollars américains en 2018, ce qui représente 5,74 % du PIB. Les deux pays représentent plus de 60 % des envois de fonds en provenance de l'Afrique.

Le Covid-19 menace deux sources de revenus essentielles pour l'Afrique du Sud : l'exploitation minière et le tourisme. L'interruption du marché chinois va probablement réduire la demande de matières premières d'Afrique du Sud, notamment de minerais de fer, de manganèse et de chrome vers la Chine (ce qui représente l'équivalent de 450 millions d'euros d'exportations par an).

Section 03 : L'impact économique-commercial de la pandémie due au Covid-19 sur l'Algérie

Depuis le début de la crise, le Gouvernement Algérien a pris une série de mesures pour prévenir et mitiger la propagation du virus et réduire son impact négatif sur l'économie et les ménages. Dans cette section, nous nous concentrons sur l'impact économique de la crise du coronavirus en Algérie.

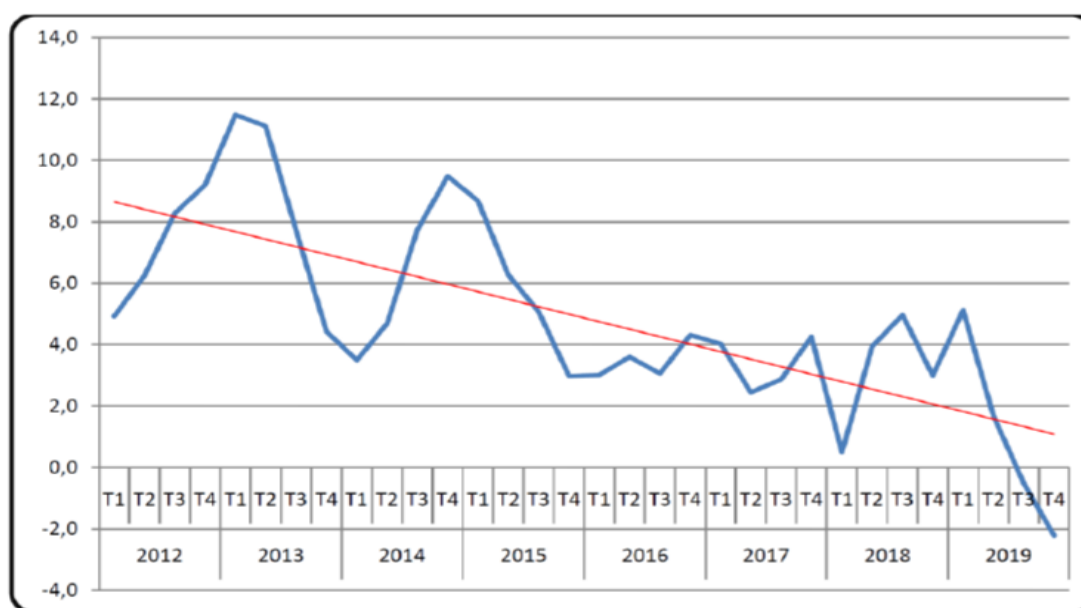
3.1 Etat actuel de l'économie algérienne

L'économie algérienne a une croissance essentiellement tirée par les hydrocarbures et l'investissement public. Les effets de la crise économique engendrée par le COVID-19 sur les prix du pétrole permettent d'utiliser celui-ci comme variable instrumentale pour comprendre l'effet sur l'économie sans risque de se tromper du fait de la part que représentent les hydrocarbures dans les exportations (98%), dans les recettes fiscales (60%) et dans le PIB (19%). De toutes les matières premières cotées en bourse, le pétrole est celui qui subit le plus l'effet du COVID-19¹.

¹ Economist Intelligence Unit, Nations Unies Algérie, « Analyse rapide de l'impact socio-économique du Covid-19 sur l'Algérie », Juin 2020, P 5

Avant même l'arrivée du virus en Algérie, la croissance faiblissante du PIB (1% en 2019 contre 1.4% en 2018), s'expliquait déjà par l'évolution négative de la production et des prix des hydrocarbures, ainsi que par la faiblesse de diversification de l'économie algérienne. Un ralentissement de la croissance a été enregistré même dans les secteurs hors hydrocarbures puisque la croissance hors hydrocarbures est passée de 3,3% en 2018 à 2,6 % en 2019. Un ralentissement est enregistré dans les secteurs du Bâtiment, Travaux Publics et Habitat (BTPH), de l'agriculture et du commerce. Cette tendance est structurelle pour beaucoup de variables comme par exemple la croissance de l'investissement public et privé, dont l'évolution décrite par le graphique ci-dessous (ONS) montre une baisse nette depuis 2012 et négative en 2019¹.

Figure n°1.7 : Evolution du taux de croissance (%) de la formation brute de capital fixe

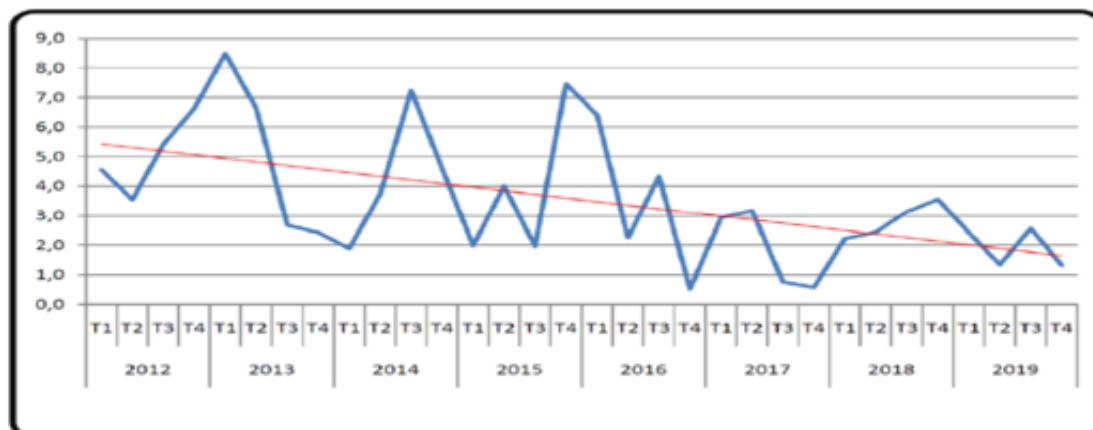


Source : ONS Comptes Nationaux 2019

Du côté de la demande également, la croissance de la consommation privée a baissé de plus de moitié entre 2012 et 2019 car fortement impactée par la volatilité du prix du pétrole, le ralentissement des importations y afférentes et l'incertitude politique qui a caractérisé 2019. Le graphique suivant (ONS) illustre le ralentissement de la consommation des ménages dans le temps. La combinaison des deux graphes montre le ralentissement structurel de la croissance de la demande en Algérie avant même la crise COVID 19.

¹ Ibid. p 7

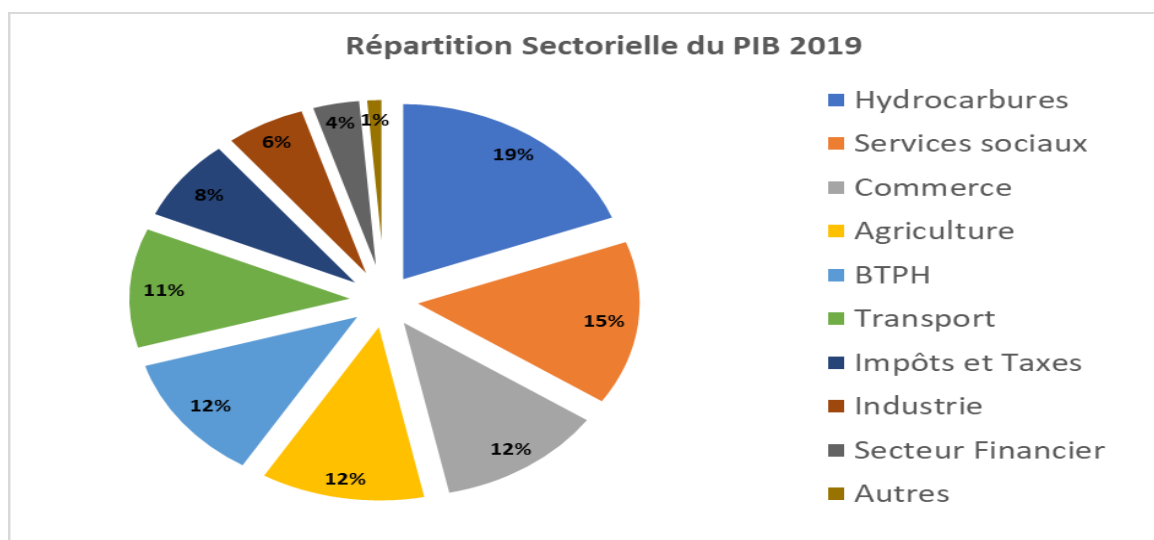
Figure n°1.8 : Evolution du taux de croissance (%) de la consommation finale des ménages



Source : ONS Comptes Nationaux 2019, «Analyse rapide de l'impact socio-économique du Covid-19 sur l'Algérie », Juin 2020, p 6

Sur la base du Plan d'Action du Gouvernement, le déficit budgétaire a augmenté de 9,7% du PIB en 2018 à 11,5% en 2019 malgré une augmentation de la fiscalité pétrolière et une stabilité de la fiscalité ordinaire. Ce déficit a été financé en majeure partie par les banques publiques et plus de 70% de la dette publique est due à la Banque d'Algérie, avec un financement externe quasi-négligeable. La dette publique représente en fin 2019, 45,8 % du PIB contre 37% en 2018.

Figure n°1.9: Répartition sectorielle du PIB 2019



Source : Nations Unies, ALGERIE « Analyse rapide de l'impact socio-économique du Covid-19 sur l'Algérie »,

Juin 2020

Les secteurs les plus importants pour l'économie algérienne sont : les hydrocarbures (19% du PIB), l'agriculture et le commerce (chacun 12% du PIB) et le BTPH et le transport (chacun 11%), avec une contribution assez faible de l'industrie au PIB (6%).

3.2 Impact sur les variables macro-économiques

L'évolution de l'emploi et du chômage ainsi que celle de la balance commerciale et du déficit budgétaire a été calculée sur la base du taux de croissance du PIB. L'impact sur les secteurs économiques et sociaux ne peut pas être calculé à travers le modèle macro-économétrique mais une extrapolation des tendances macro-économiques a été appliquée pour une analyse rapide, complétée par une appréciation qualitative sur la base des évaluations précédentes disponibles sur l'économie algérienne effectuée par des organismes multilatéraux, ou internes au Système des Nations Unies.

Selon ce modèle macro-économétrique, la croissance économique devrait se situer en 2020 entre -4,48% (avec un baril à 35\$ et une réduction de l'investissement public de 10%) et

-5,70% (avec un baril à 30\$ et une réduction de l'investissement public de 30%) et ceci en fonction de l'évolution des prix du pétrole et du niveau d'investissement public dont les résultats d'un choc combiné sont présentés dans la matrice suivante. Il convient de noter que ces variables sont interchangeable, donc la baisse de l'un et la hausse de l'autre peuvent conduire au même résultat¹.

Tableau n°1.3 : Les variables macroéconomique en 2020

Croissance de la demande et de la consommation en 2020	
FMI Demande mondiale basée sur prévision	-7,71%
Consommation priée*	-0,72%
Consommation publique	-1,60%

Taux de croissance du PIB en 2020			
Brent	-10%	-20%	-30%
Investissement public			
35 USD	-4,48%	-	-5,60%
		5,00%	
30 USD	-4,55%	-	-5,70%
		5,10%	

Source : Nation Unies juin 2020 « Analyse rapide de l'impact socio-économique du Covid-19 sur l'Algérie », Juin 2020

¹ « Analyse rapide de l'impact socio-économique du Covid-19 sur l'Algérie », Juin 2020, op.cit. p 10

Le modèle est construit à partir des prévisions de demande et consommation mondiales (privée et publique) puis simule la réaction de l'économie à partir d'un double choc : un sur les prix du baril et un second sur la baisse de l'investissement public. Ce sont ces deux variables qui ont été choisies car ce sont celles qui tirent la croissance de l'Algérie et qui ont immédiatement réagi au choc du Covid-19. Ce taux de croissance estimé avoisine les estimations du FMI qui prévoit une baisse de -5,2% pour le PIB réel (contre 2,4% initialement anticipé, soit une correction de -6,8%). Le rebond en 2021 est prévu à +6,2% selon le FMI, grâce à une forte croissance prévue dans le secteur des hydrocarbures (en repli de -18% en 2020 selon le FMI). Ceci montre la grande dépendance de l'Algérie au prix du baril et une relance relativement faible car la croissance nette sur 2020-2021 sera à peine de 1% et lorsqu'elle est rapportée à la croissance démographique (croissance réelle par habitant) la croissance devient négative.

Selon le FMI, la croissance économique devrait en outre être affectée par une baisse de la consommation et de l'investissement, tant privé que public (baisse de 20% des dépenses d'équipement entérinée dans la Loi de Finances 2020). En conséquence, la croissance hors-hydrocarbures pourrait également chuter à -2,3% selon le FMI.

3.3 Impact sur l'emploi et les entreprises

En l'absence d'enquêtes d'entreprises, il est possible d'identifier les secteurs les plus touchés par les destructions d'emplois, la réduction de temps de travail, la baisse de production et le déplacement des effectifs liés au COVID-19 en transposant les tendances d'impact sectoriel de la crise du COVID- 19 dans le monde sur l'économie algérienne.

Selon une étude mondiale du BIT, les secteurs les plus fortement touchés par la fermeture quasi totale ou la forte baisse de la demande pendant plusieurs mois sont les commerces de détail et les commerces en gros œuvrant dans les secteurs considérés non-essentiels, comme l'hôtellerie et la restauration. Plus de la moitié des travailleurs dans ces derniers secteurs sont des femmes (BIT).

Figure n°1.10 : Impact du COVID 19 sur l'emploi mondial par secteur

Secteur économique	Impact actuel de la crise sur la production économique
Education	Faible
Domaine de la santé des personnes et de l'action sociale	Faible
Fonction publique et défense; sécurité sociale obligatoire	Faible
Services publics	Faible
Agriculture; forêts et pêche	Faible -Moyen*
Construction	Moyen
Activités financières et d'assurances	Moyen
Mines et extractions	Moyen
Arts, spectacles, loisirs et autres services	Moyen-Elevé*
Transports; stockage et communication	Moyen-Elevé*
Hôtellerie et restauration	Elevé
Immobilier; activités administratives et d'affaires	Elevé
Industrie manufacturière	Elevé
Commerce en gros et de détail, réparation automobile et de motos	Elevé

Source : Nations Unies rapport, juin 2020. « Analyse rapide de l'impact socio-économique du Covid-19 sur l'Algérie », Juin 2020, p 15

Le secteur manufacturier, bien que ne représentant que 6 % du PIB en 2019 en Algérie est sévèrement touché à cause notamment, de la fermeture temporaire des usines, du confinement des travailleurs et de la paralysie des chaînes d'approvisionnement aux plans national et international. La demande est notamment réduite dans des industries essentielles comme l'automobile, le textile, l'habillement, le cuir et la chaussure à cause des mesures de quarantaine, des fermetures de magasins, des annulations de commandes et des baisses de salaire.

Pour ce qui est de la taille des entreprises, ce sont les PME et les travailleurs à leur compte qui constituent les segments de l'économie les plus fragiles au choc du COVID-19. Ces derniers peuvent se trouver contraints à interrompre leur activité normale, voire de fermer leur commerce à cause de l'impossibilité d'assurer les coûts de fonctionnement.

Il semble important également de souligner que la majeure partie des travailleurs touchés sont des travailleurs dans les emplois précaires ou ceux qui ont déjà des bas salaires et qui disposent d'un accès réduit à la protection sociale. Il faut aussi noter que la baisse de la croissance économique rendra l'insertion des jeunes et des femmes dans le marché du travail formel plus difficile.

Conclusion du chapitre

La pandémie du nouveau coronavirus a asséné un dur coup à l'évolution de l'économie au niveau mondial. Bien que les gouvernements des principaux pays qui ont été secoués par la crise de la COVID-19 aient pris des mesures pour pallier le ralentissement économique provoqué par ce virus, il est à prévoir que sa propagation peut avoir un triple effet sur l'économie mondiale : impact direct sur les volumes de production au niveau global ; interruptions et altérations au niveau des chaînes d'approvisionnement et de distribution ; et impact financier sur les entreprises et les marchés boursiers.

Ce chapitre a tout d'abord passé en revue le concept des pandémies et ses principales caractéristiques et nous avons décrit les expériences passées du monde en matière de maladies infectieuses. Vient ensuite le virus COVID-19, qui est aujourd'hui à la mode, et son impact sur l'Algérie et les pays africains. Le chapitre suivant présentera le transport international de la marchandise.

Chapitre 02 :
Le transport international
de marchandises

Introduction du chapitre :

L'industrie des transports se trouve évidemment au premier plan du commerce international. Ce sont, en effet, les transports qui permettent d'acheminer les marchandises de l'exportateur vers l'importateur et, en dernier, du producteur vers le consommateur. Donc, le transport assure l'acheminement des marchandises vers un lieu destiné.

Le mode de transport peut être maritime, aérien, routier, ou ferroviaire. Tout au long de l'acheminement, les marchandises sont exposées à des risques ordinaires liées à la manutention, au stockage, aux ruptures de charge et au de transport lui-même.

Dans ce chapitre nous présenterons les principaux modes de transport utilisés dans la logistique de commerce international. Dans la première section nous allons traiter sur la logistique maritime à l'échelle mondiale et africaine, les principaux acteurs et la compétitivité à l'international. Dans la seconde section nous allons présenter les caractéristiques et les spécificités du transport international routier, les acteurs, et la tarification. Et dans la troisième section nous nous concentrons sur le transport aérien et la chaîne du fret aérien.

Section 1 : Transport maritime et compétitivité internationale

Dans cette première section, nous explorerons l'univers du transport maritime, du commerce international et de la logistique maritime en général. Par ailleurs dans une logique descriptive, nous présenterons le système portuaire algérien (infrastructures, équipements, organisation).

1.1. Actualité, faits et chiffres du transport international maritime

1.1.1. Définition du transport maritime

Le transport maritime est le moyen de découvrir et d'explorer les continents nouveaux (découverte des Amériques, exploration des pôles) à partir desquels se sont développés où intensifiés de nouveaux commerces (y compris le commerce d'esclaves) avec l'ancien continent, comme les routes continentales l'avaient déjà fait¹.

¹ <http://www.techno-science.net/>, consulté le 15/04/2021,09:30

Depuis des siècles, l'homme utilise les voies d'eau pour transporter des marchandises et des personnes. Le transport maritime ne doit son évolution qu'au développement du commerce international et aux échanges de marchandises toujours plus nombreux entre les pays. Par définition, le transport maritime est d'ailleurs international (sauf à longer les côtes d'un seul et même pays). Aujourd'hui, le transport maritime est le principal mode de transport utilisé pour acheminer des matières premières (pétrole, charbon, céréales, etc.) sur de longues distances. L'apparition des conteneurs maritimes au milieu des années 1960 a largement favorisé le développement du transport maritime. Ces boîtes standardisées qui s'empilent les unes sur les autres peuvent transporter toutes sortes de marchandises avec une manutention assez facile. Les conteneurs maritimes ont comme autres avantages de limiter les risques d'avaries, de casse et de vols (la marchandise n'est pas visible de l'extérieur) et de faire baisser les coûts du transport¹.

1.1.2. Les spécificités du transport maritime :

Le transport maritime est un mode de transport qui séduit pour :

- Sa capacité de transport : plusieurs centaines de tonnes de marchandises peuvent être transportées sur un seul et même navire ;
- La continuité de son activité : sur l'eau, rien ou presque ne gêne le trafic des navires.

Le transport maritime souffre en revanche d'une vitesse de déplacement assez lente (entre 30 km/h et 50 km/h pour la plupart des navires). Il induit des délais de livraison beaucoup plus longs que par la route ou par la voie aérienne².

Il existe deux principales offres de transport maritime : le transport à la demande (aussi appelé *tramping*) et le transport maritime avec lignes régulières. Dans le premier cas, c'est la demande qui déclenche la recherche d'un navire pour le transport d'une marchandise. Dans le second cas, l'exportateur sélectionne une ligne régulière avec itinéraire fixe et escales fréquentes et partage le navire avec d'autres exportateurs³.

¹ <https://www.gefco.net> Consulté le 15/04/2021, 10:00

² Glossaire du transport maritime, <https://www.gefco.net/fr> Consulté le 15/04/2021, 13:24

³ <https://savoirs.rfi.fr/fr/comprendre-enrichir/economie/le-transport-maritime>, consulté le 03/4/2021,13 :45

1.1.3. Le transport maritime en chiffres

- Le transport maritime représente à lui seul 90 % du commerce mondial de marchandises ;
- La flotte française compte 230 navires de transport (marchandises et personnes) sous pavillons français ;
- Le transport maritime de marchandises des ports français (Dunkerque, Le Havre, Marseille, etc.) représente plus de 360 millions de tonnes ;
- Le transport maritime est responsable d'environ 3 % des émissions globales de dioxyde de carbone¹.

1.1.4. Choix des incoterms

Les incoterms sont nés de la difficulté des opérations du commerce international et la complexité de mettre en place des transactions commerciales lors d'une opération d'import ou d'export.

1.1.4.1. Définition des incoterms

« Les incoterms est une série de règles internationales qui sert à interpréter les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce extérieur, désignés sous forme d'abréviation incoterms (International Commercial Terms) ils ont été élaborés par la chambre de commerce internationale (CCI) afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition entre acheteurs et vendeur »².

Ils sont d'un intérêt capital même s'ils ne définissent de relation avec les transporteurs, ni le transfert de propriété, ils règlent plutôt les questions relatives au transfert vers le lieu de livraison avec les risques encourus, des documents à fournir et la répartition de l'ensemble de ces frais.

Les incoterms règlent le partage de l'acheminement de la marchandise entre le vendeur et l'acheteur dans le cadre d'un contrat d'achat et de vente à l'international, ils fixent en

¹ <http://www.senat.fr/rap/a18-152-3/a18-152-310.html>, Consulté le 03/04/14 :10

² Incoterms2010, règle officielle CCI, l'interprétation des termes commerciaux, publicationCCI n°600, paris, 2007

particulier les responsabilités et les obligations des parties au contrat international. Les incoterms jouent un rôle important dans le commerce international¹.

1.1.4.2. Les incoterms exclusivement maritime

Quatre incoterms sont applicable pour le transport maritime on a :

✓ **FOB (Free on bord) :**

- **Le vendeur** place la marchandise à bord du navire au port d'embarquement désigné. Il fait des formalités de douane export.
- **L'acheteur** désigne le navire et paye le fret maritime. Le transfert des frais et des risques lui incombe lorsque la marchandise est à bord du navire.

✓ **FAS (Free Along sideship) :**

- **Le vendeur** doit mettre la marchandise à disposition sur le quai le long du navire ou sur les chalands et procéder aux formalités de douane export.
- **L'acheteur** paye les frais liés au fret et désigne le navire. Les risques et les frais sont donc à sa charge dès que la marchandise est à quai.

✓ **CFR (Cost and freight) :**

- **Le vendeur** choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu. Il prend en charge la mise à bord ainsi que les frais des formalités douanières export.
- **L'acheteur** prend les frais à partir de l'arrivée du bateau au port de destination (non déchargé) mais il est responsable des risques de perte ou dommage à partir du moment où les marchandises sont à bord du navire. Si le cout de transport augmente en cours d'expédition, les frais supplémentaires sont à sa charge.

✓ **CIF (Cost Insurance and Freight) :**

- **Le vendeur** doit en plus des obligations du CFR fournir une assurance à minima pour le transport maritime au profit de l'acheteur et en payer la prime sur une valeur de 110% de la marchandise.
- **L'acheteur** prend les risques à sa charge de la même manière pour le FOB.

¹ Moise Donald Daily, logistique et transport international de marchandises le 'Harmattan 2013, p 46

1.2. Le transport maritime à l'échelle mondiale et africaine

Dans le secteur des transports maritimes, tout tient aux conditions macroéconomiques mondiales dans la mesure où l'évolution du trafic maritime international est le reflet de la conjoncture de l'économie toute entière. Les principaux indicateurs de l'économie et du transport maritime étaient en hausse, traduisant une progression des investissements, de l'activité manufacturière et du commerce de marchandises au niveau mondial. Mais un ensemble de facteurs favorables et défavorables, lourds de conséquences pour le transport et le commerce maritimes, subsistaient¹. Les perspectives restent toutefois fragiles, le commerce maritime étant soumis aux mêmes incertitudes et aux mêmes chocs que connaît l'économie mondiale.

1.2.1. Contexte mondial du transport maritime

Avant de décrire les chiffres du transport maritime à l'échelle mondiale, il convient de citer quelques données sur l'évolution actuelle de l'économie mondiale étant donné la forte corrélation existant entre transport maritime et la macroéconomie internationale.

1.2.1.1. Evolution de l'économie mondiale

La croissance mondiale a brusquement ralenti au quatrième trimestre 2018, reflétant en partie les récessions dans certaines économies émergentes et la faiblesse des secteurs industriels dans de nombreuses régions. La production industrielle mondiale – un indicateur important de la demande de services de transport maritime – a fléchi, passant de 3,6 % en 2017 à 3,1 %². Outre les facteurs spécifiques à certains pays et secteurs, la forte incertitude politique résultant des tensions commerciales entre la Chine et les États-Unis a fortement pesé sur la croissance mondiale. D'après les chiffres de la production industrielle et les enquêtes menées auprès des responsables des achats, cette dynamique devrait se poursuivre en 2019. La CNUCED prévoit que la croissance du PIB mondial continuera à baisser en 2019³.

L'économie mondiale devrait se remettre lentement de l'effondrement causé par la pandémie de Covid-19. La production devrait augmenter de 4% en 2021 mais elle restera inférieure de plus de 5% aux projections antérieures à la pandémie. La pandémie a

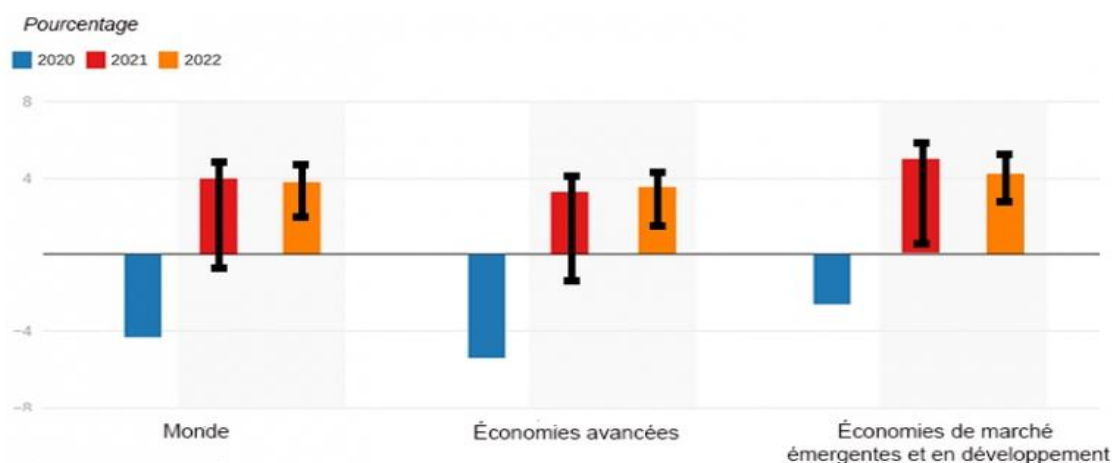
¹ UNCTAD Review of Maritime Transport, op.cit, p. 2019, Geneva.

² UNCTAD : J. Osterhaus, directeur, Oxford Economics, « GDP and merchandise trade forecasts and models », communication personnelle (courriel et discussion) avec le secrétariat de la CNUCED, 26 et 27 juin et 1er juillet 2019.

³ UNCTAD, Ibid. 2019.

probablement causé des dommages durables au potentiel de croissance. En particulier, le choc subi par les investissements et le capital humain érode les perspectives de croissance dans les économies de marché émergentes et en développement et compromet la réalisation d'objectifs de développement essentiels¹.

Figure n°2.1 : Scénarios de croissance pour l'économie mondiale



Source : banque mondial, <http://www.banquemondiale.org/> consulté le 24/04/2021, 10h:20

Agrégats calculés à partir de PIB par habitant en dollars américains aux prix et au taux de change du marché de 2010. Les lignes verticales noires indiquent les limites inférieure et supérieure de la croissance dans les scénarios décrits dans l'édition de janvier 2021 des perspectives économique mondiale. Les parties grises correspondent à des prévisions².

1.2.1.2. Chiffre et réalité du transport maritime à l'échelle mondial

Le secteur des transports maritimes continue d'être modelé par les exigences environnementales. Les transporteurs doivent à la fois maintenir leurs niveaux de service et réduire leurs coûts, et garantir la durabilité de leurs activités³.

L'année 2020 restera aussi dans les mémoires des acteurs du conteneur comme l'année où les taux de fret ont atteint des niveaux extraordinaires (et ce n'est pas fini). Ils ont augmenté de 106 % entre mai et décembre. Sur certains trafics, les taux ont augmenté quatre fois en un seul mois. Ils sont le résultat d'un contrôle des coûts et d'une gestion des capacités très stricts.

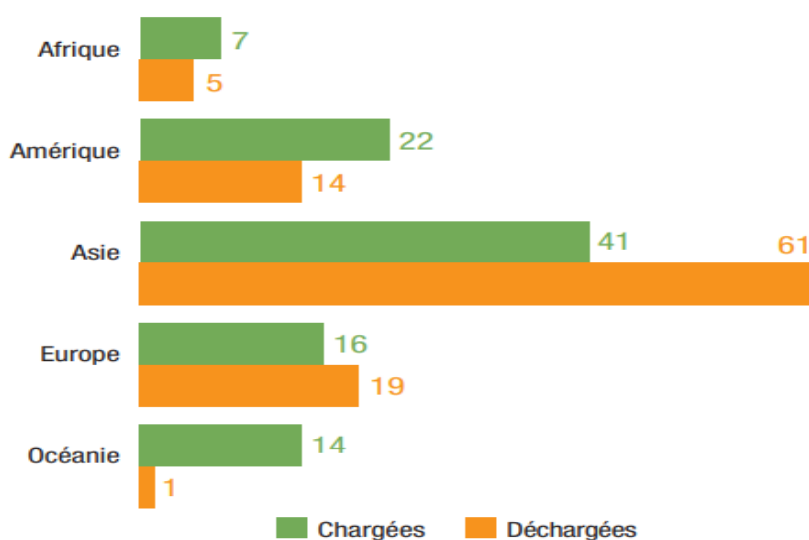
¹ La banque mondial : communiqués de presse : 5 janvier 2021 Genève, Suisse <https://www.banquemondiale.org/> consulté le 29/04/2021, 13h45.

² <https://blogs.worldbank.org/> consulté le 24/04/2021, 11h10

³ UNCTAD, résumé 2020, [rmt2020summary_fr.pdf \(unctad.org\)](https://unctad.org/fr/publications-and-reports/rmt2020summary_fr.pdf) Consulté le 01/05/2021, à 15h00

Les compagnies maritimes ont trouvé la recette financière pour compenser le vil prix du transport dont tout un chacun profite. Les dix premiers transporteurs ont engrangé « collectivement » des bénéfices d'exploitation rarement atteints, entre 11 et 14 Md\$ selon les sources. Individuellement, Maersk a terminé le 3e trimestre à 2,3 Md\$ (+ 39 %), Cosco à 5,77 Md\$ (+ 13,5%), CMA CGM à 1,7 Md\$ (+ 68 %), Hapag-Lloyd à 768 M\$ (+ 17 %), ZIM à 262 M\$ (+ 145 %) et ONE à 872 M\$ (+ 78 %)¹.

Figure n°2.2 : Trafic maritime mondial, par région, 2018 (en pourcentage du tonnage mondial)



Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED, d'après les données des pays déclarants, telles que publiées sur les sites Web des gouvernements et de l'industrie portuaire, et des sources spécialisées.

Le graphe illustre la répartition régionale du trafic maritime mondial. En 2018, 41% du total des marchandises chargées provenaient d'Asie et 61% du total des marchandises déchargées ont été reçues dans cette même région. Au fil des ans, la participation de l'Afrique a diminué, en particulier en termes de marchandises chargées, ce qui reflète l'importance réduite des exportateurs africains traditionnels de vrac liquide et sec. Cette situation n'a été que partiellement compensée par d'autres sources de matières premières en provenance d'Afrique, et non par le fait que l'Afrique est devenue plus active dans l'exportation de biens à plus forte valeur ajoutée et de biens qui sont généralement transportés en conteneurs, y compris les produits manufacturés et les produits alimentaires ou industriels transformés. Le déclin relatif des pays d'Amérique latine en tant que source de volumes commerciaux est tout aussi notable. En revanche, les pays asiatiques ont connu une forte augmentation des échanges

¹ Journal de la Marine marchande, Dossier, Retro et perspective 2021, aussi renversante que 2020, Publié le 3 janvier 2021 par ADELIN (DSC)

infrarégionaux, principalement basée sur le commerce de produits manufacturés et s'expliquant par la fragmentation des processus de production. Les pièces sont généralement fabriquées dans plusieurs endroits en Asie et assemblées dans un autre lieu¹.

1.2.2. Contexte africain

Tout au long de l'histoire, l'espace maritime a joué et joue encore un rôle important dans l'ouverture et le développement des pays africains à des degrés différents. Actuellement, l'Afrique représente environ 30% des réserves mondiales en minerais, 80% des exportations sont des matières premières agricoles, pétrolières et minérales, pourtant l'Afrique ne représente que moins de 5% du commerce maritime mondial et 2% du trafic conteneurisé de la planète. L'Afrique subsaharienne n'absorbe que 1,78% du trafic conteneurisé mondial et l'Afrique de l'ouest et du centre représente 0,85% du trafic conteneurisé dans le monde en 2015².

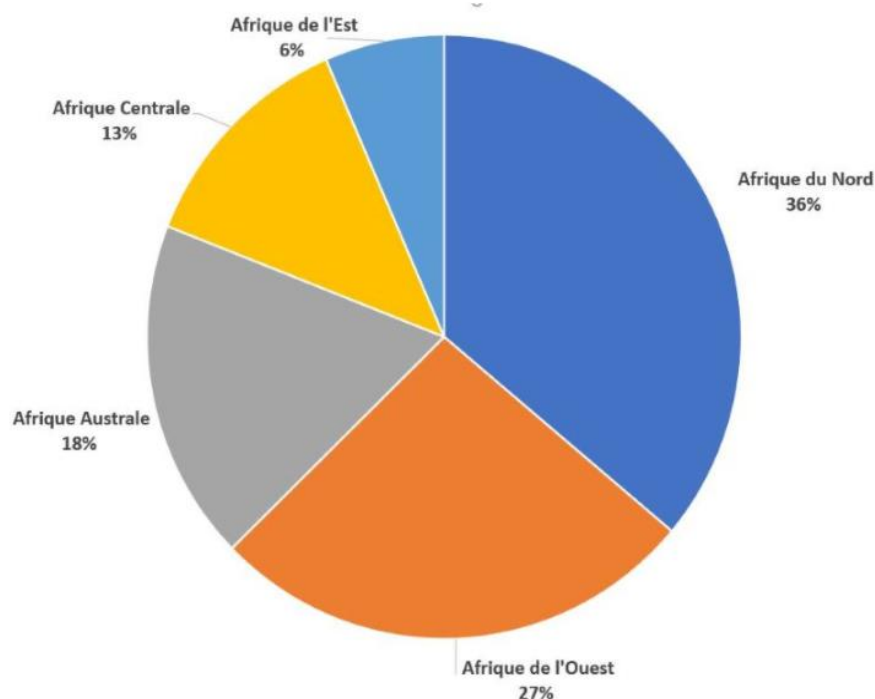
L'Afrique ne représente qu'une petite part du commerce international de marchandises en valeur : environ 2,5% des exportations et 3% des importations en 2019. En termes de volumes, cependant, et sur la base des estimations de la CNUCED, l'Afrique contribue pour une part relativement plus importante au commerce maritime international³. En 2019, les ports africains ont chargé près de 7% du commerce maritime mondial (exporté) et déchargé 4,6% de ce commerce (importé). Ces pourcentages restent cependant inférieurs à ceux relevés dans les régions en développement d'Asie et d'Amérique. La COVID-19 a eu un impact négatif sur l'Afrique. Au deuxième trimestre 2020, la CNUCED a estimé la baisse des exportations de l'Afrique à -35% et la baisse de ses importations à -25%. Malgré les quelques améliorations observées en juillet 2020, les chiffres indiquent toujours des baisses significatives estimées à -17% pour les importations et -21% pour les exportations. La participation sous régionale au commerce maritime de l'Afrique en 2019 est illustrée dans la figure n°2.3 ci-dessous⁴.

¹ UNCTAD, *ibid.* 2018

² Afrique maritime, réalités et perspective, revue « Espace géographique et société marocaine », n° 22, publié le jeudi 22 février 2018 par GIARDINELLI (ANS), <https://calenda.org/> consulté le 02/05/2021

³ CNUCED, communiqué de presse, Review of Maritime Transport 2020, Geneva, publié le 12 Novembre 2020, <https://unctad.org/> Consulté le 12/05/2021

⁴ CNUCED, *Ibid.* 2020

Figure n°2.3 : Participation des sous-régions au commerce maritime africain, 2019

Source : CNUCED, [L'Étude sur les transports maritimes 2019 \(unctad.org\)](https://unctad.org/fr/publications/l-etude-sur-les-transport-maritimes-2019)

1.2.3. Le transport maritime de marchandise en Algérie

L'importance des ports en tant que soutien en fonctionnement de l'activité économique et sociale et son développement, si elle n'est pas à démontrer, mérite d'être rappelée : C'est un espace économique et stratégique et aussi un lieu de transit dont les performances se mesurent à l'autre fluidité.

La façade maritime algérienne comprend trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (Djendjen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Dellys et Ténès)¹. Ces onze ports sont répartis tout en long d'une côte de 1200 km. Offrent une capacité théorique estimée à environ 105 millions de tonnes/ an. On va illustrer les trois principaux ports au niveau national à savoir : Alger, Annaba, Djendjen.

¹ M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet, « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? » 2011. P. 85-93

1.3. Spécificités de la logistique maritime

L'industrie maritime est différente de l'industrie du transport général et elle comporte son lot de défis. A ce sujet, une première question à se poser est de savoir qu'est-ce qu'un port ? L'Union Maritime de Bordeaux donne une définition sous trois angles¹ :

- Géographique : un espace aménagé pour recevoir les navires
- Economique : un système complexe d'éléments matériels et immatériels assurant l'interface entre navires et marchandises
- Institutionnelle : le port est une institution, dotée ou non de la personnalité morale, chargée d'exercer des compétences à la fois de travaux publics, de police (fonction régaliennne), et éventuellement d'exploitation

Ce triple point de vue décrit assez bien les contours du port tel que nous le connaissons aujourd'hui. Décrivons à présent ses acteurs et ses particularités.

1.3.1. Acteurs et processus

Un port de commerce est donc dédié au transit des marchandises (et éventuellement de passagers) ; il réunit une multiplicité d'acteurs qui donnent vie à l'espace portuaire. C'est pourquoi, pour mieux saisir le contexte de l'industrie portuaire, il est utile d'en connaître les acteurs :

➤ L'armateur

Il peut s'agir :

- du propriétaire du navire qu'il utilise pour son propre compte ou pour celui de ses clients. Il met alors son navire à la disposition d'un affréteur.
- du gérant, désigné par le Propriétaire pour accomplir les actes nécessaires à la bonne marche et à l'exploitation du navire : approvisionnements, équipements, réparations, recherche de fret, affrètement du navire, engagement de personnel maritime.

➤ Le Transitaire / Affréteur / Commissionnaire de transport :

C'est l'entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les

¹ Union Maritime et Portuaire de Bordeaux, les métiers du port, <https://www.bordeaux-port.fr/> consulté le 13/05/2021

différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport. Il confie à l'armateur une ou des cargaisons complètes pour un ou des voyages donnés.

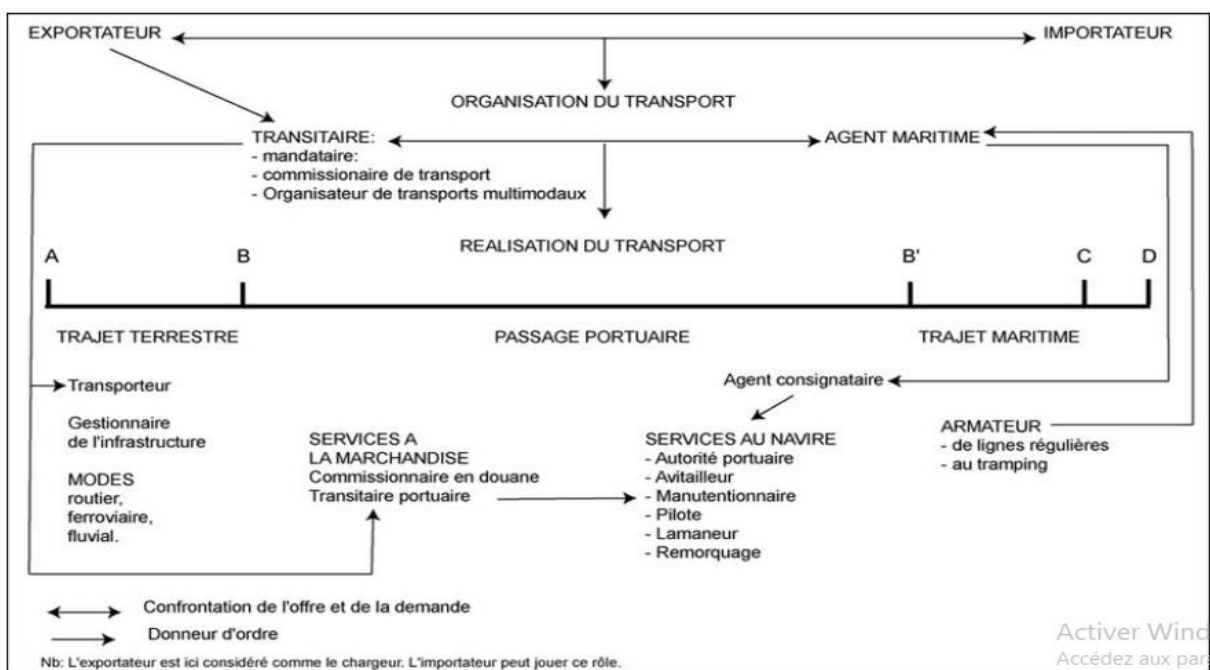
➤ Le consignataire

Il s'agit du spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle des navires (liaison entre le port, le navire et l'équipage) pendant l'escale maritime et le suivi administratif des marchandises transportées. Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et déclarer la marchandise sur le quai auprès de la douane.

➤ Les gestionnaires de parc / Terminal Operator

C'est l'acteur chargé de faire transiter les véhicules sur les ports en terme de Qualité / Coûts / Délais (réception, contrôle véhicule, mise en lot physiques et informatiques, suivi chargement).

Figure n°2.4 : Les intervenants de la chaîne du transport maritime pour le transport d'une marchandise d'un point A à un point D via les ports B et C



Source : Les activités portuaires et logistiques, <https://www.researchgate.net/> consulté le 13/05/2021 à 15h40

Dans cette logique modale, l'organisation du transport d'une marchandise par la voie maritime se caractérise par une très grande complexité liée au nombre d'intermédiaires mobilisés. Le transitaire, s'il est commissionnaire de transport, organise le transport pour son client chargeur en confrontant sa demande avec l'offre maritime faite par l'agent maritime qui travaille dans le port B pour le compte de l'armateur si celui-ci n'y est pas directement présent. L'agent maritime rend effective la présence de l'armateur dans le port.

Une négociation réussie aboutit à un contrat de transport qui permet la réalisation effective du transport. Celle-ci mobilise dans le port des acteurs qui surveillent le bon respect du contrat, notamment lors des opérations de chargement et de déchargement du navire, moment précis où la marchandise change de main, pour passer de la responsabilité du commissionnaire de transport à celle de l'armateur ou inversement, avec du côté du chargeur et de la marchandise le transitaire portuaire, désigné par le commissionnaire de transport, et du côté de l'armateur, l'agent consignataire, désigné par l'agent maritime. En outre, viennent s'ajouter pour l'armateur les très nombreux services au navire, indispensables à la bonne réussite de l'escale. Ils reposent sur des métiers qui ont chacun des histoires et des organisations différentes, lesquelles varient fortement d'un port à l'autre¹.

1.3.2. La chaîne logistique maritime

La chaîne logistique, en transport maritime, est « *l'ensemble des flux physiques, des processus et des informations associés, relatifs à la marchandise depuis son expédition, en passant par son transport principal via navire et qui transite par le port jusqu'à sa mise à disposition au destinataire final.* »²

S'agissant des principales opérations à l'œuvre dans la chaîne logistique maritime on peut citer à titre principal l'opération de manutention de marchandises sur laquelle nous choisissons de nous concentrer ici pour l'approfondir. Elle consiste, pour le navire, en chargement, déchargement et manipulation à bord du navire et pour le client, en opération de réception et de livraison à terre.

1.3.2.1. Le débarquement

Le débarquement consiste à décharger la marchandise du bord des navires (en cale ou en pontée), de le transférer vers le lieu d'entreposage adéquat (sécurisé contre le vol et tout autre facteur qui pourrait porter préjudice à la marchandise), permettant une meilleure réception de la marchandise pour le client au moment de l'enlèvement. Le débarquement est classé selon le lieu de stockage :

- Débarquement magasin ou hangar
- Débarquement terre-plein

¹ FREMONT (AN), « Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaire et logistiques : Quelques évidences », 2009 ([PDF](#)) [Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques : Quelques évidences empiriques \(researchgate.net\)](#), consulté le 4/05/2021 à 14h15

² Ulrich G. TAMBY, Optimisation de l'exploitation et de la logistique portuaire. Cas du port de Toamasina à Madagascar, Institut supérieur de la technologie d'Antananarivo, 2010.

- Débarquement indirecte : la marchandise débarquée ne passe pas par un entrepôt. Elle reste sur le quai pendant une courte durée avant l'enlèvement.
- Débarquement et enlèvement direct : la marchandise débarquée du bord est aussitôt enlevée sous-palan du navire par le réceptionnaire.

1.3.2.2. L'embarquement :

L'opération d'embarquement, quant à elle, consiste à transférer ou acheminer la marchandise depuis le lieu d'entreposage vers le quai où le navire opère, afin de pouvoir procéder au chargement à bord. Le lieu d'entreposage est dans ce cas le lieu de prise en charge de la marchandise par l'acconier via le chargeur.

1.3.2.3. La manipulation :

A la demande du capitaine du navire, il est parfois nécessaire de déplacer, des marchandises qui ne sont pas destinées au port d'escale, afin de pouvoir accéder à celles destinées à être débarquées sur place. Cette opération de déplacement est appelée "manipulation de marchandises".

1.3.2.4. Livraison de marchandise :

L'opération de livraison consiste à déplacer la marchandise de son lieu d'entreposage, après débarquement, en vue de sa remise au client et pour la sortie de l'enceinte portuaire. Cette opération détermine la fin de la manutention à l'import.

1.3.2.5. Réception de marchandise :

L'opération de réception consiste en la remise de la marchandise par le chargeur, sur le lieu d'entreposage, en vue de sa prise en charge avant embarquement. Cette opération détermine le début de la manutention à l'export.

1.4. Compétitivité internationale de transport maritime

A l'ère de la mondialisation, une série de changements, marqués notamment par la spécialisation en termes de trafic, sont récemment apparus dans le transport maritime. De plus en plus, la libéralisation des activités portuaires a conduit à la concentration des opérateurs et à la croissance du trafic de conteneurs. Pour cela, une gestion optimale des flux physiques et d'informations est actuellement essentielle pour une maîtrise parfaite de la chaîne portuaire. Dès lors, les acteurs portuaires sont désormais tenus d'adopter une organisation adéquate du

système portuaire et un recours à une gestion logistique intégrée des opérations portuaires. Dans la partie qui suit nous allons explorer le domaine de la logistique maritime pour en dégager les logiques, les acteurs et le fonctionnement.

1.4.1. Les leviers de la compétitivité dans le contexte portuaire

Les facteurs que nous allons décrire sont des éléments clés de la compétitivité portuaire. Pour mettre en place une stratégie d'aménagement portuaire et améliorer le rendement d'un port, il est essentiel d'analyser dans tous les cas (qu'il y ait ou non une concurrence entre ports) chacun de ces facteurs, car ils reposent sur un principe unique, à savoir mieux servir les usagers du port. Il s'agit de :

- La situation géographique ;
- L'intégration avec les autres modes de transport ;
- La qualité des relations entre les différents acteurs ;
- L'efficacité du service (qualité, délais, coûts) ;
- La stabilité socio-économique ;
- D'autres facteurs contextuels ;

Section 2 : Le transport international routier de marchandises

Le développement du transport routier s'explique par l'application de la théorie des flux tendus censée minimiser les coûts de stockage. Dans ce system, les Entreprises soucieuses de réduction de coûts passent des contrats draconiens avec des transporteurs routiers pour qu'ils leur apportent au temps voulu les pièces ou les matières premières nécessaires.

Les transporteurs sont des compagnies privées de transport et des artisans camionneurs, ils sont classés suivant les itinéraires. Pour les très forts tonnages, une autorisation est exigée. Le camion est plus souple d'utilisation mieux adaptée aux variations des volumes à transporter.

Le transport routier des marchandises jouent un rôle déterminent dans le développement des sociétés et la formation des Etats avènement de sociétés industrielles a renforcé ce rôle, pour exercent une influence horizontale sur tout le système productif. Ils structurent l'espace des grandes cités moderne, influencent l'implantation des entreprises et stimulent la croissance des échanges internationaux.

2.1.Définition et caractéristique du transport routier

2.1.1. Définition du TRM

Le transport routier de marchandises est un bien de consommation intermédiaire et doit être considéré comme un facteur de production dans le processus de mise à disposition des produits sur un marché. Il permet d'acheminer les marchandises directement d'une entreprise à une autre, même sur long distance¹.

Le transport routier définit un type de transport terrestre utilisant la route pour acheminer des marchandises ou des personnes. De par ses caractéristiques, le transport routier diffère du transport maritime, du transport aérien ou encore du transport ferroviaire².

Dans une large définition, le transport routier peut englober le déplacement à bord de véhicules particuliers. Dans la pratique, le transport routier fait davantage référence au transport de marchandises sur le territoire national ou à travers le monde. C'est dans l'univers de la logistique et de l'exportation/la livraison de produits que la locution est la plus usitée. Il est d'ailleurs courant, dans cette situation précise, d'employer l'abréviation TRM (pour Transport Routier de Marchandises)³.

2.1.2. Caractéristique du transport routier

Le transport routier de marchandises est un élément incontournable de toute chaîne logistique du fait de ses qualités propres :

- Sa souplesse d'adaptation, notamment en matière de transport «porte- à-porte » et de « transport combiné ».
- Sa rapidité infrastructures routières et procédures douanières.
- La gamme de plus en plus étendue des services offerts par les transporteurs routiers et leurs réseaux d'agences et de correspondant (groupage, fret..).
- Possibilité de transporter par conteneur.
- Possibilité de réaliser du transport combiné (rail-route) ou multimodal (fluvial ou maritime/route).

¹ Josse. P, « Aspects économique du marché de transports », édition EYROLLES, Paris, 1997, p.3

² [Transport routier | GEFCO](#) Consulté le 17/05/2021 à 9h21

³ Ibid. [Transport routier | GEFCO](#) Consulté le 17/05/2021 à 10h21

2.2. Les spécificités du transport routier de marchandises

Le transport routier fait appel à de nombreux professionnels formés à l'exercice de leur métier et amenés à réaliser diverses activités telles que :

- Le chargement et le déchargement ;
- La manutention, mécanisée ou manuelle ;
- Le transit de marchandises via les infrastructures routières.

Le transport routier est encadré par une réglementation stricte, tant en matière de contrôle des conducteurs de camions qu'en matière de contrôle de la marchandise transportée. Il existe notamment une réglementation sur le temps de conduite des routiers, contraints à des pauses régulières. Avec le coût des carburants, cet élément impacte directement l'attractivité du transport routier face à ses concurrents (fret maritime et fret ferroviaire en particulier).

Le transport de marchandises par la route implique la rédaction et la signature d'un contrat de transport entre les deux parties (l'exportateur et le transporteur). Une lettre de voiture ou lettre CMR doit notamment préciser¹ :

- Les adresses de chargement et de livraison ;
- Les dates et délais de livraison ;
- Les caractéristiques de la marchandise ;
- L'immatriculation des véhicules utilisés pour le transport routier.

2.3. Les moyens utilisés dans le transport routier de marchandises

On recense par ailleurs plusieurs types de véhicules dédiés au transport routier, avec des caractéristiques adaptées à l'acheminement de diverses marchandises (volume, poids, etc.) :

2.3.1. Les camions-porteurs

Avec ses multiples carrosseries, le camion porteur permet de transporter de nombreux types de marchandises sur de longues, moyennes ou courtes distances.

Appartenant à la famille des poids lourds, le camion porteur est un camion fabriqué ou modifié pour recevoir un conteneur ou un équipement lourd sur son châssis. Ainsi,

¹ Transport routier, <https://www.gefco.net/> consulté le 19/05/2021 à 10h00

contrairement au tracteur routier destiné à « tracter » son conteneur, le camion porteur lui est conçu pour « porter » sa marchandise. Ces camions porteurs d'au minimum 3,5 tonnes¹.

Sont constitués :

- D'une cabine, plus ou moins grande, avec couchette ou non selon le modèle. Les camions porteurs destinés aux grands trajets sont mieux équipés pour le confort du conducteur.
- D'un châssis sur lequel reposera le conteneur (appelé aussi carrosserie) permettant de transporter la marchandise. Le châssis peut être adapté pour recevoir différents types de carrosseries et donc différents types de marchandises : par exemple carrosserie citerne pour les liquides ou encore carrosserie frigorifique pour les denrées périssables.
- D'un moteur assez puissant pour faire rouler le camion porteur malgré de lourdes charges.
- D'essieux, pièces disposées transversalement sous le camion porteur, permettant d'en soutenir le poids. La charge maximum pour un essieu est de 13 tonnes et un camion porteur peut compter jusqu'à 4 essieux.

Figure n°2.5 : Types de camions-porteurs



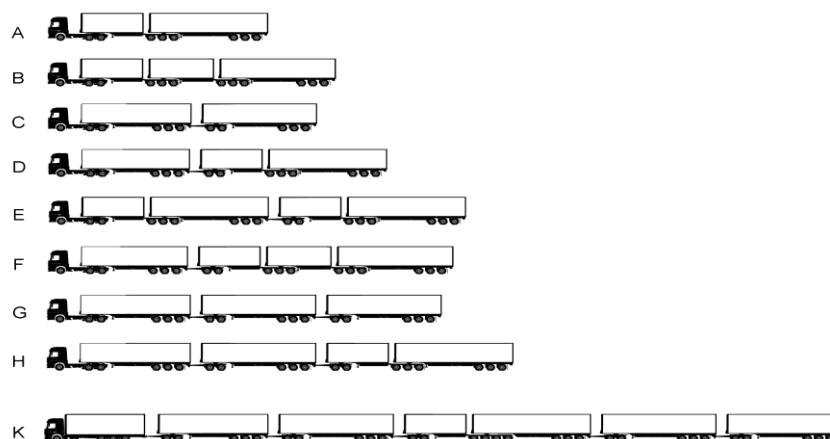
Source : [Qu'est-ce qu'un camion porteur ? \(camion-occasion.com\)](http://camion-occasion.com) consulté le 15/05/2021 à 14h30

¹ Police (Sv), le blog espace poids lourds, Conseil et test de camions, publié le 09/06/2016, [Qu'est-ce qu'un camion porteur ? \(camion-occasion.com\)](http://camion-occasion.com) consulté le 15/05/2021 à 14h44

2.3.2. Les trains routiers

Un train routier est un ensemble routier constitué, selon les pays et la réglementation, d'un véhicule tracteur routier tractant une ou plusieurs remorques se déplaçant sur le sol sans l'aide de rails. Dans le cas de deux véhicules remorqués il est parfois appelé *train double*¹.

Figure n°2.6 : Types de trains routiers



Source : <https://www.techno-science.net/>

2.4. Les types de transport routier de marchandises :

L'accomplissement du processus de transport se répartit entre deux régimes :

2.4.1. Transporteurs pour compte propre (privé) :

Ce sont des commerçants qui exercent une activité principale en mettant en place ses propre moyens, constitués d'un véhicule et d'un conducteur, même loués en exclusivité, pour effectuer des déplacements de marchandises concernées par leur activité professionnelle, à condition que le transport ne soit qu'un complément à l'activité principale.

2.4.2. Transporteurs pour compte d'autrui (public) :

Ce sont des professionnels des transports qui assurent le déplacement des marchandises, pour le compte de leurs clients en mettant en place ses propres moyens, ou des moyens sous-traités².

¹ <https://www.techno-science.net/>, Consulté le 15/05/2021 à 10h14

² MAOUCHI (Dj), OUARAS (Dj), Le rôle et l'importance du transport routier de marchandise dans le développement de la chaine logistique : cas Bejaia Logistique, Mémoire de fin d'étude, Université de Bejaia, 2018, p8.

2.5.Les intervenants dans le transport routier de marchandise

Le transport routier de marchandise mobilise des intervenants spécialisés pour réaliser chaque tâche :

2.5.1. Le commissionnaire de transport :

Un commissionnaire en transport s'engage vis-à-vis d'un expéditeur donneur d'ordre à faire exécuter un transport de marchandises d'un lieu à un autre, sous sa propre responsabilité et en son nom en gardant le libre choix des voies et des moyens.

2.5.2. Le transitaire :

Un transitaire a seulement pour mandat de réceptionner la marchandise et de la réexpédier en suivant les instructions qu'il a reçues. Le transitaire n'a aucune liberté dans le choix des moyens.

2.5.3. Le courtier :

Un courtier se borne à rapprocher les parties en vue de la conclusion d'un contrat. Le courtier reste étranger au contrat conclu, autrement dit mandataire du client. C'est lui qui donne l'ordre de déplacement de marchandise.

2.5.4. Le transporteur :

C'est une personne ou une société qui garantit l'acheminement dans un lieu donné, des personnes, des produits ou des marchandises à l'aide des moyens de transport en respectant les délais déterminés par le client contre une rémunération¹.

2.5.5. Le chargeur :

Le mot chargeur est un terme emprunté au vocabulaire de transport. C'est une personne physique ou morale qui confie une marchandise à acheminer à un transporteur pour compte d'autrui. Pour les prestations de transport et logistique, les chargeurs sont les donneurs d'ordre mais ils peuvent également travailler pour leur propre compte.

2.5.6. Le logisticien :

C'est un spécialiste ou un professionnel de la logistique. C'est lui qui gère toute la chaîne logistique de l'entreprise, de l'approvisionnement à la distribution finale, sachant qu'il est un expert de la fonction.

¹ MARIE-MADELAINÉ (D), « Transport et la logistique », Dunod, Paris, 2010, p.427.

2.6.Cadres organisationnels

2.6.1. Le commissionnaire de transport :

Le contrat de transport routier est matérialisé par la lettre de voiture CMR. La convention de Genève, relative au transport public de marchandises par route, a été signée en 1956 (CMR). Les pays adhérents à la CMR sont tous les pays d'Europe Occidentale (sauf l'Irlande et l'Islande) ; la CMR constitue le cadre organisationnel de base du transport routier s'applique à tout contrat de transport de marchandises à titre onéreux, au départ ou à destination d'un état contractant à la CMR¹.

2.6.2. Convention TIR :

La convention TIR (Transit international routier) a été élaborée pour permettre sous certaines conditions au transport routier et combiné de circuler à travers plusieurs territoires douaniers, en suspension des droits et taxes à l'entrée de chaque pays traversé et sans autre formalité que de présenter le carnet à souche ou CARNET TIR. A l'arrivée, les douanes locales procèdent à la vérification de l'opération et au contrôle des marchandises avec un maximum de trois déchargements sur trois sites différents (pour le groupage).

2.7.La tarification du transport routier

Le contrat de transport routier est matérialisé par la lettre de voiture CMR. La signature du transporteur entraîne une présomption de responsabilité en cas de perte ou d'avaries. En cas de réserves formulées par le transporteur, celles-ci devront être contresignées par l'expéditeur.

Le contrat de transport routier est matérialisé par la lettre de voiture CMR. La signature du transporteur entraîne une présomption de responsabilité en cas de perte ou d'avaries. En cas de réserves formulées par le transporteur, celles-ci devront être contresignées par l'expéditeur.

2.8.Avantages, Inconvénients du TRM :

Comme tout autre mode de transport, le TRM a des caractéristiques, avantages, mais des inconvénients pour l'utilisateur et l'environnement.

¹ CRM, UNECE, <https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr>, consulté le 19/05/2021

Tableau n°2.1 : Avantages, Inconvénients du TRM

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Souplesse d'adaptation grâce au transport porte à porte sans rupteur de charge et au transport combiné. ➤ Rapport vitesse/prix avantageux. ➤ Gamme de service très étendue comme le groupage fret express. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sécurité et délais dépendant des pays parcourus et des conditions climatiques. ➤ Développé surtout en Europe continentale pour la distance moyenne. ➤ Coût élevé pour les destinations lointaines. ➤ Peut adapter aux grandes quantités.

Source : Réalisé par nous même à partir d'un site internet, [Comparaison des modes de transport \(faq-logistique.com\)](#) Consulté le 19/05/2021 à 15h00

Section 3 : Le transport aérien de marchandises

Dans la présente section, nous allons parler des caractéristiques du mode de transport aérien, sa réglementation et sa tarification, tel que la chaîne logistique de fret aérien.

3.1. Généralités sur le transport aérien

3.1.1. Définition de transport aérien

Le transport aérien est une activité économique et réglementée qui regroupe toutes les opérations de transport de marchandises de toutes sortes de volume en avion à la fois au niveau d'un pays et au niveau international. Il représente 3% des marchandises transportées en volume mais 10% des marchandises transportées en valeur¹.

3.1.2. Caractéristique

- La rapidité avec laquelle le transport peut être effectué permet de répondre rapidement à des demandes urgentes et de réduire les stocks. Il en résulte donc d'importantes économies justifiant le prix élevé du transport par avion ;
- Le niveau de sécurité obtenu est également un avantage commercial important, tant en ce qui concerne l'allègement des emballages que la réduction du nombre de litiges;
- La régularité permet de planifier les flux d'approvisionnement ;
- La fiabilité rend ce mode de transport très performant.

¹ K&Y FORWARDER, fret aérien, [Société de Logistique et Consulting à Tanger - KyForwarder.com](#) consulté le 22/05/2021 à 18h00

3.2. Avantages et inconvénients du transport aérien :

➤ Les avantages :

- Rapidité et adaptation : Pour les produits périssables, animaux...
- Sécurité pour la marchandise ;
- Régularité et fiabilité du transport ;
- Emballage peu coûteux ;
- Frais financiers et de stockage moindres ;
- Nombreuses zones géographiques desservies ;
- Avantage du Poids/Volume pour le tarif

➤ Les Inconvénients :

- Prix élevé ;
- Rupture de charges ;
- Saturation des infrastructures ;
- Risque d'accidents ;
- Consommation de kérosène ressource non renouvelable ;
- Pollution : Emission gazeuses (CO₂, NO_x, SO_x) ;
- Interdit à certains produits dangereux.

3.3. La réglementation internationale de transport aérien

3.3.1. Le contrat et la documentation du transport aérien

Le contrat de transport aérien se négocie entre le transporteur et le chargeur celui-ci pouvant être le transitaire ou l'intervenant qui paye le coût du transport et il est matérialisé par la lettre de transport aérien (LTA).

3.3.2. Les obligations des parties du contrat de transport aérien

Les obligations sont réparties en obligation du chargeur et obligation du transporteur, comme le montre le tableau suivant.

Tableau N°2.2 : Les obligations des parties dans le transport aérien

Les obligations du chargeur	Les obligations du chargeur
<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir un emballage adapté. • Marquage des colis. • Mettre la marchandise à disposition du transporteur au lieu et à la date prévue. • Émettre la LTA (c'est souvent la compagnie ou l'agent de fret qui rédige la LTA pour le compte du chargeur) ; responsabilité des renseignements fournis dans la lettre d'instructions fournie par la compagnie aérienne. • Prévoir le dédouanement des marchandises et satisfaire aux opérations de contrôle du commerce extérieur et des changes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Charger la marchandise. • Acheminer la marchandise à destination, en bon état, dans les délais « raisonnables ». • Décharger la marchandise. • Avis d'arrivée au destinataire ou à l'intermédiaire indiqué sur la LTA

Source : Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI, gestion des opérations import /export, p46.

3.3.3. La lettre de transport aérien (LTA)

Le document qui atteste le contrat de transport aérien est la lettre de transport aérien (LTA ou le connaissement aérien), qui est émise par l'agent de la compagnie aérienne¹.

La LTA constitue à la fois la preuve de l'existence du contrat, la preuve de la prise en charge et le justificatif du contrat. C'est un document non négociable.

L'expédition est considérée effective une fois que la compagnie a rempli la lettre de transport en y indiquant la date d'expédition, le numéro de vol, l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée.

La lettre de transport aérien doit comprendre trois exemplaires :

- Le premier est remis à l'expédition et sert d'accusé de réception ;
- Le deuxième est signé par le transporteur et remis au destinataire comme preuve de prise en charge par le transporteur ;
- Le troisième est conservé par le transporteur qui l'émet.

3.4. Les conventions

3.4.1. Convention de Varsovie

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, dite « Convention de Varsovie ».

¹ LEGRAND (G) et MARTINI (H), gestion des opérations import-export, p47

Adoptée dès l'origine du transport aérien, la Convention de Varsovie a longtemps constitué le texte de référence des transports aériens internationaux¹.

- Convention de droit privé ;
- Règle les rapports juridiques des transporteurs ;
- Définit le document utilisé LTA et la responsabilité du transporteur.

3.4.2. La Convention de Montréal

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, dite « Convention de Montréal ». La Convention de Montréal introduit un système de responsabilité à deux niveaux²:

- Le premier niveau hausse la responsabilité à 100 000 droits de tirage spéciaux (environ 135 000 \$US) par victime, quelle que soit la partie en faute,

Le deuxième niveau permet au transporteur de se prévaloir de certains moyens de défense pour des réclamations de plus de 100 000 droits de tirage spéciaux, mais n'impose aucune limite de responsabilité.

3.5. La tarification de transport aérien

Il existe trois tarifs³ :

3.5.1. Le tarif général : il est établi pour une relation aéroport-aéroport donnée. Il est indépendant de la nature des marchandises, et est établi par tranches de poids (moins de 45kg, de 45 à 100kg...). Compte tenu de la forte dégressivité du tarif, il pourra être intéressant de « payer-pour » un poids supérieur au poids réel. Ainsi, si le tarif fixe un prix de 5 euros entre 45 et 100kg, et un prix de 4 euros entre 100 et 300 kg, l'exportateur qui a 85 kg à charger aura intérêt à payer pour 100 kg car $85 \times 5 = 425$ alors que $100 \times 4 = 400$ euros. Pour les marchandises volumineuses, la base de la tarification est le rapport entre le poids et le volume, sachant que pour le transport aérien 1 tonne = 6 m³ on devise le volume réel par 6 pour obtenir le nombre d'Unités Payantes (UP) servant de base de tarification.

3.5.2. Le tarif ULD (*Unité Load Device - Unité de chargement aérienne*) : le tarif ULD est une taxe forfaitaire consentie pour certains trajets. A ce forfait, correspond ce que l'on appelle un poids « pivot ». Si le poids excède ce poids forfaitaire, les kilos supplémentaires seront taxés à un tarif très favorable.

¹ Manuel de réglementation de transport aérien international, p 4.5-1, <https://www.icao.int/> consulté 23/05/2021 à 14h27

² Manuel de réglementation de transport aérien international, op.cit. p 4.5-1

³ LASARY, « le commerce international à la portée de tous », Paris, 2005, p163.

3.5.3. Les tarifs préférentiels ou Corates (Specific Commodity Rates) : il s'agit de tarifs préférentiels calculés en fonction de la catégorie de la marchandise expédiée à un poids minimum. Les réductions par rapport au tarif général peuvent être très importantes.

3.6. La chaîne logistique de fret aérien

3.6.1. Définition de la chaîne logistique de fret aérien

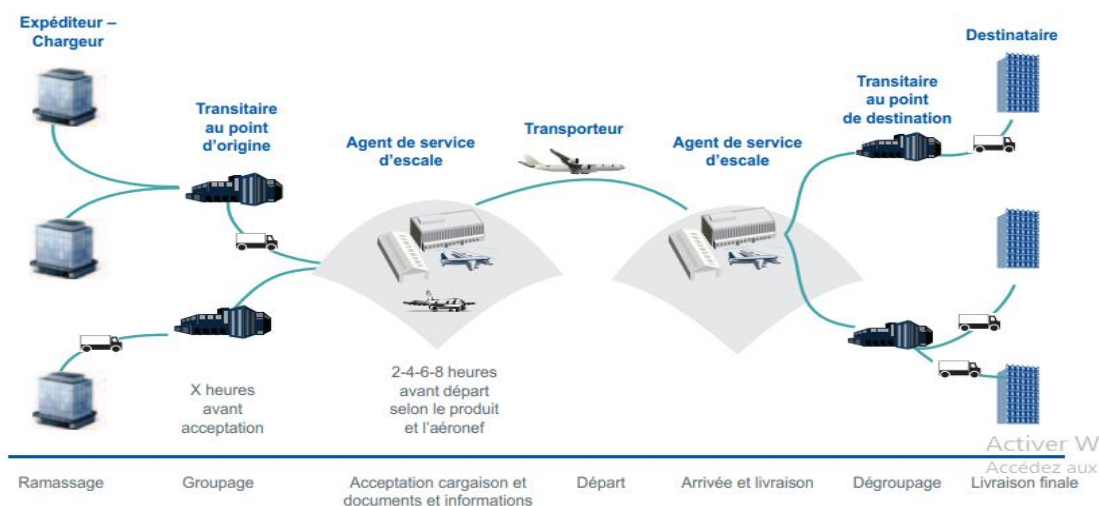
Depuis 1970, le secteur du fret aérien a connu de profonds changements. Auparavant, les prestations offertes par les acteurs du secteur restaient limitées, notamment du fait de leur dépendance au trafic passager.

L'arrivée des nouvelles technologies de l'information et de la communication ont développé les possibilités du secteur et ont permis l'apparition de nouveaux acteurs spécialisés dans les opérations de fret. Dès lors, la supply chain du secteur s'est élargie. Le fret aérien est essentiellement un business B2B.

Le processus de distribution est aujourd'hui une opération très sophistiquée, reposant sur l'utilisation des nouvelles technologies pour permettre le transport, le stockage, et la traçabilité des marchandises.

La chaîne logistique du fret aérien couvre un ensemble combiné de parties, de lieux, de procédures et d'échanges d'informations interconnectés, qui permet d'acheminer le fret de son lieu d'origine à sa destination, par avion. Toutes les parties partagent la responsabilité de veiller à un acheminement sûr du fret aérien tout au long de cette chaîne¹.

Figure n°2.7 : Aperçu général de l'acheminement du fret aérien



Source : OMD, 1^{er} [ICAO-WCO Moving-Air-Cargo 2013-05-13 cover.indd \(wcoomd.org\)](https://www.wcoomd.org/fr/publications/icaowco-moving-air-cargo-2013-05-13-cover.indd) Consulté le 27/05/2021 à 10h45

¹ OACI, Organisation Mondiale des Douanes, « Acheminer le fret aérien dans le monde entier » 1^{er} édition p. 4, [ICAO-WCO Moving-Air-Cargo 2013-05-13 cover.indd \(wcoomd.org\)](https://www.wcoomd.org/fr/publications/icaowco-moving-air-cargo-2013-05-13-cover.indd) consulté le 27/05/2021 à 10h30

Depuis le producteur jusqu'au consommateur, la chaîne logistique du fret aérien met en œuvre des règles spécifiques. Elle s'appuie en outre sur de nombreux métiers intermédiaires dont la vocation est de simplifier la tâche du producteur en assurant la meilleure prise en charge de sa marchandise, au meilleur coût¹. Elle est amorcée lorsqu'un vendeur ou « chargeur » et un acheteur (ou « importateur » dans le contexte du commerce international) souhaitent échanger des marchandises entre eux, par voie aérienne.

3.6.2. Les acteurs de fret aérien

Plusieurs acteurs interviennent dans cette chaîne, on trouve notamment :

3.6.2.1. Expéditeur :

Ce terme est employé pour désigner l'entité ou l'individu qui amorce l'acheminement ou le transport des marchandises, c'est lui qui dispose de biens à acheminer d'un lieu à un autre. Il traite très rarement en direct avec le transporteur, sauf si le volume de ses expéditions aériennes régulières est tel qu'il justifie la création d'un service dédié. Il négocie en revanche les Incoterms qui définissent les règles de responsabilité qui seront appliquées au transport de marchandises. L'expéditeur et le chargeur ont des rôles distincts, bien qu'il puisse souvent s'agir d'une seule et même partie.

3.6.2.2. L'agent de fret aérien:

L'agent de fret aérien est un intermédiaire spécialisé qui représente le chargeur auprès du transporteur. Le chargeur lui délègue la mission de réaliser le transport en contractant avec les transporteurs de son choix. Parmi ces agents on trouve les transitaires, commissionnaires et groupeurs.

3.6.2.3. L'agent de handling (société d'assistance)

Ce prestataire de services des compagnies aériennes procède à la réception du fret et effectue l'ensemble des opérations de manutention : déchargement, stockage, préparation, conditionnement en vue de son embarquement à bord de l'avion ou de son préacheminement vers un autre aéroport.

3.6.2.4. Le transporteur

Il s'agit des compagnies aériennes transportant du fret. Ces compagnies se distinguent en plusieurs catégories : les compagnies tout-cargo qui ne transportent pas de passagers, les

¹ https://www.lantenne.com/Le-chargeur_a16917.html, consulté le 28/05/2021 à ??

compagnies mixtes qui consacrent au fret des capacités de soute des avions passagers et les intégrateurs qui exploitent les différents modes de transport pour un service en porte-à-porte.

3.6.2.5. Les services administratifs

Les douanes donnent l'autorisation d'entrée et de sortie des marchandises sur le territoire d'un pays extérieur. Ils effectuent des contrôles inhérents au fret.

3.6.2.6. Les gestionnaires d'aéroport

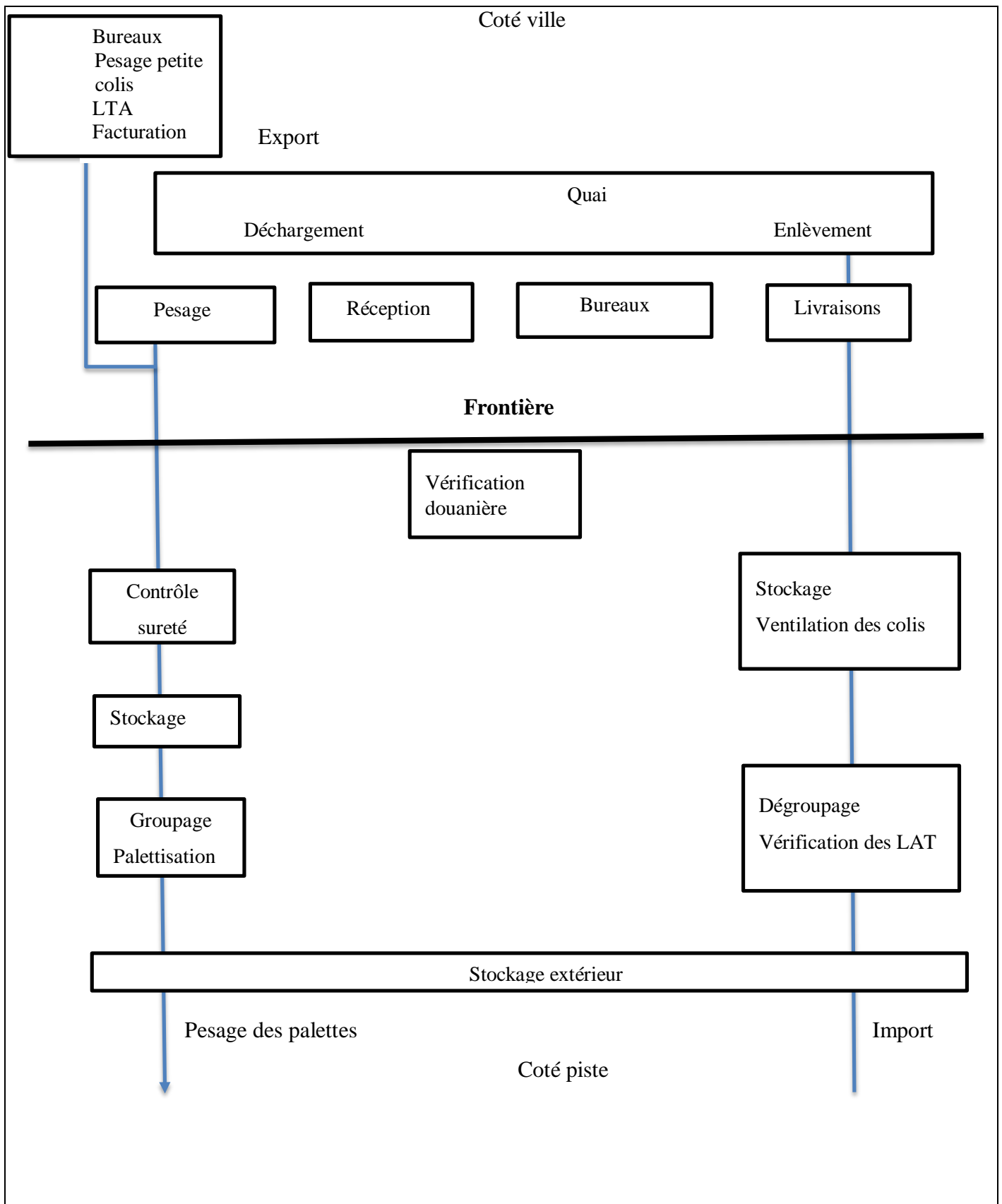
Ils aménagent et exploitent les plates-formes aéroportuaires, ils gèrent l'immobilier aéroportuaires, et proposent des services (assistance en escale, sécurité et sureté)

3.6.3. L'aérogare de fret

L'aérogare de fret est un élément central au sein de la chaîne logistique du transport aérien. Il permet en effet la rupture de charge entre le transport terrestre, lié au pré- et post acheminement des marchandises, et le transport aérien. L'exploitation de l'aérogare peut être unique ou multiple, en fonction du nombre de sociétés qui sont en charge de la manutention en son sein. Pour les compagnies aériennes qui sont une branche de leur activité dédiée aux services de fret, comme Air France Cargo, l'exploitation de l'aérogare est souvent privative, dans la mesure où le volume traité demande une superficie importante, ainsi que du matériel propre à la société¹.

Pour décrire les flux logistiques à l'intérieur de l'aérogare, il convient de distinguer 3 types de flux : le flux export, le flux import et le flux transit.

¹ Fléchet, David (1999), « Aérogare de fret », Techniques de l'ingénieur, Le fret aérien : quelles perspectives? - PDF Téléchargement Gratuit (docplayer.fr)consulté le 28/05/2021 à 11h10.

Figure n°2.8 : Flux logistiques aéroportuaires

Source : [Le fret aérien : quelles perspectives? - PDF Téléchargement Gratuit \(docplayer.fr\)](#) consulté le 28/05/2021

Le flux export se caractérise par un déchargement des marchandises sur un quai « côté ville ». Après validation de la LTA et pesage des colis, ces derniers rentrent en zone de stockage. Ils subissent des contrôles douaniers physique et/ou documentaire après sélection par les agents d'après le manifeste, qui liste les marchandises d'un vol, et les éléments de déclaration en douanes transmis informatiquement ou non. Après regroupement par destination et par vol, les marchandises sont palettisées ou mises en conteneur. Les colis en vrac sont disposés dans des bacs de manière à faciliter leur manutention dans les soutes des appareils.

- Pour le flux import, un dégroupage des colis a lieu suite au déchargement de l'appareil. Ces derniers sont acheminés dans les entrepôts des transitaires ou dans un magasin commun. Des contrôles douaniers, sanitaires (animaux, denrées périssables, végétaux) et de sécurité sont de nouveau effectués. Les marchandises passent en zone de sortie après validation d'un bon d'enlèvement, et sont chargées dans les camions.
- Le flux transit correspond au flux de fret en « transshipment », pour lequel l'aéroport dans lequel il arrive n'est pas l'aéroport de destination finale. Si l'ensemble des marchandises ont une destination commune, le dégroupage des colis n'est pas nécessaire, et le passage du côté import au côté export est direct. Dans le cas contraire, les marchandises subissent les processus d'import et d'export exposés précédemment.¹

¹ MACREZ Alexandre, « Le fret aérien : quelles perspectives ?mémoire de fin d'étude, Master 2 Sciences du Management Spécialité Logistique, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, p 13, Avril 2009,[Le fret aérien : quelles perspectives? - PDF Téléchargement Gratuit \(docplayer.fr\)](#), consulté le 28/05/2021 à 15h40

Conclusion du chapitre

Le transport international occupe une part de plus en plus importante dans les échanges entre les nations, il met en œuvre un grand nombre de participant qui intervient, en temps réel, dans un système extrêmement complexe. Elle consiste à mettre en place les solutions qui s'imposent pour améliorer l'organisation de la gestion de la chaîne logistique d'une part, et de réduire les coûts relatifs au processus logistique.

L'année 2020 était unique avec une crise sanitaire mondiale qui a frappé la planète dans un contexte de tensions géopolitiques. Au niveau du transport de marchandises à l'international, des impacts importants sur la disponibilité de *containers* en partance ont été constatés, avec des répercussions sur les délais d'acheminement.

Nous avons choisi l'entreprise nationale de transport et logistique LOGITRANS pour étudier l'impact de la crise sanitaire du Covid-19 sur le transport international de marchandise que nous traiterons dans le chapitre suivant où notre étude empirique a été menée.

Chapitre 03 :
L'impact de la crise sanitaire
de coronavirus Covid-19 sur
l'activité de transport
international de marchandises

Introduction du chapitre :

Une chaîne logistique internationale, efficace et rapide est l'une des solutions clé pour améliorer le secteur de l'exportation. Le transport joue un rôle important à la fois dans la chaîne logistique et dans l'économie dans son ensemble. Et donc toute perturbation dans l'activité de transport peut entraîner un défaut dans toute la chaîne. Dans le cadre de la présentation du projet de fin cycle, un stage a été effectué au sein du Groupe LOGITRANS.

Le Groupe LOGITRANS ne cesse de se développer dans le secteur de transport et logistique pour accompagner les opérateurs économiques, et ce par le développement des filiales et le lancement de nouveaux projets.

En ce qui concerne la méthodologie de recherche, nous avons opté pour l'approche qualitative en se basant sur des guides d'entretiens semi-directifs, qui est consolidée par une étude des documents internes. Nous avons abordé notre stage au niveau de la direction général de Groupe LOGITRANS afin entamer notre étude et répondre à notre problématique concernant l'activité de transport international, et nous avons également visité les filiales spécialisées dans le transport international de marchandise (Cellule transport international – Filiale en projet, ACGS) à Alger, pour une durée de trois mois.

Le présent chapitre est composé de trois sections, dans la première nous présentons l'organisme d'accueil plus précisément, Groupe LOGITRANS à travers son historique, ses missions, ses activités et métiers ainsi que les objectifs de l'entreprise et les moyens dont elle dispose, la deuxième section traitera de la démarche méthodologique du cas pratique, et dans la troisième section nous allons analyser les données recueillies.

SECTION 1 : Présentation du Groupe LOGITRANS

Dans cette section, nous présenterons l'historique et l'organisation de Groupe LOGITRANS.

1.1. Présentation de Groupe :

Le Groupe LOGITRANS est une entreprise publique économique issue de la restructuration du secteur marchand en 2016. Le Groupe a hérité des moyens humains et matériels détenus par l'ex Société Nationale des Transports Routiers (SNTR), créée en 1967.

Le Groupe LOGITRANS continue d'exercer son métier historique de transporteur routier de marchandises sur l'ensemble du territoire avec une prédominance pour le Sud du pays, où il contribue à la relance des activités commerciales dans les zones d'ombre du sud et d'améliorer les conditions de vie au niveau des wilayas frontalières.

1.2. L'historique de SNTR :

La restructuration et la rationalisation des activités du transport routier de marchandises nécessitaient de nouvelles mesures afin de parvenir à une meilleure organisation. Dans ce cadre, il y a eu le lancement du plan triennal (1967-1969) correspondant à la phase du processus de planification, donnant lieu à l'ordonnancement du 22-08-1967 portant sur la création de la Société Nationale du Transport Routier (désormais SNTR) et la dissolution de « l'Office National des Transports » (ONT) qui avait pour mission d'affréter l'ensemble des transports de voyageurs et de marchandises. La SNTR s'occupait de la totalité des activités liées au transport routier.

En 1971, l'activité du transport des voyageurs était confiée à la SNTV, pour spécialiser la SNTR dans le transport routier de marchandises. Cette dernière disposait 25000 unités motrices de plus de 20 tonnes, lui permettant de détenir une place importante sur le bassin méditerranéen, elle détenait le monopole d'affrètements jusqu'au 1988 lors de l'ouverture du marché à la concurrence.

Sous l'effet de la loi 88-01 relatives à la réforme des entreprises publiques et à l'ouverture du marché du transport au secteur privé, la SNTR est érigée en société commerciale (EPE-SPA) avec un capital social de 150 MDA en 2000, régie par le code de commerce et des sociétés. Avec l'avènement de la loi 88-17 en 1988, ouvrant le marché des transports aux privés en soumettant les entreprises s'insérant dans ce domaine à une forte concurrence. Du fait, la SNTR a perdu ses parts de marché et n'occupait que 5% à 6% de ce dernier.

De ce fait, la SNTR en 1997 a reconfiguré son organisation pour s'adapter au nouveau contexte, par la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie axée sur l'amélioration de sa capacité de production, le développement de l'activité d'affrètement dans l'objectif d'atteindre 20% des PDM des transports routiers de marchandises. De plus, elle a créé deux filiales à forte valeur ajoutée (Port Sec, partenariat COTA). En 2002, elle a procédé à une filialisation de ses activités pour former le Groupe SNTR et se restructure et devient un Groupe industriel avec trois filiales. En 2016 en, ce dernier a changé de nomination devenant le Groupe LOGITRANS.

Aujourd'hui, le Groupe est devenu un opérateur logistique de premier ordre en Algérie, il s'inscrit dans la stratégie nationale de promotion des exportations hors hydrocarbures en mettant à la disposition des opérateurs économiques exportateurs son savoir-faire et expertise extra-portuaire.

1.3. L'activité de transport international du Groupe LOGITRANS

Depuis sa création en 1967, la Société Nationale de Transport routier (SNTR) s'est attaché à mettre en place tout un réseau et une infrastructure de trafic terrestre. Elle est parvenue à satisfaire toute commande de fret national quel qu'en soit l'endroit, le volume et le tonnage.

Dès 1976, la Société est passée au second stade de son évolution, celui du transport international. Avant cela, en 1974, elle avait contribué à acheminer avec ses moyens propres les secours alimentaires en provenance des pays donateurs, tels que les USA, pour les décharger en traversant le Sahara, dans les régions sinistrées du Mali, du Niger et du Tchad, où sévissait la sécheresse.

En 1977, la SNTR assurait déjà le transport de marchandises vers les pays de l'Afrique avec toute l'efficacité et la diligence que cela requiert, car depuis 1976, la SNTR offre un service hebdomadaire et régulier reliant Alger à Kano, à Gao et à Niamey.

La SNTR avait assuré également, aux termes d'un accord signé en 1977 avec une société italienne, le transport de matériel d'Italie jusqu'à Hassi R'mel sans rupture de charge, destiné aux projets de construction de grands complexes pour la compression du gaz naturel de la SONATRACH.

S'inscrivant dans la dynamique de son ancêtre, le Groupe LOGITRANS (EX-SNTR), a assuré fin 2018, l'organisation avec ses propres moyens, de « *la caravane de la fraternité* » en partance d'Alger vers Nouakchott en Mauritanie pour transporter des produits nationaux à l'occasion de la tenue de l'exposition spécifique des produits algériens à Nouakchott du 23 au 25 octobre 2018.

Le Groupe LOGITRANS a mobilisé un convoi de 50 attelages et véhicules de soutien pour transporter 900 Tonnes de marchandises des 170 exposants algériens sur une distance de

3.500 km en 10 jours. Cette caravane a marqué le début de l'intégration africaine effective et a donné un nouvel essor aux échanges commerciaux intra-africains ; une réussite obtenue grâce à l'expérience du Groupe et sa connaissance du Sahara et des pays du Sahel mais également à l'intelligence et la compétence du personnel ayant accompagné le convoi (47 chauffeurs, 02 chauffeurs doubleurs, un chef de mission, un chef de convoi, 02 médecins et un infirmier).

1.3.1. Le transport international routier

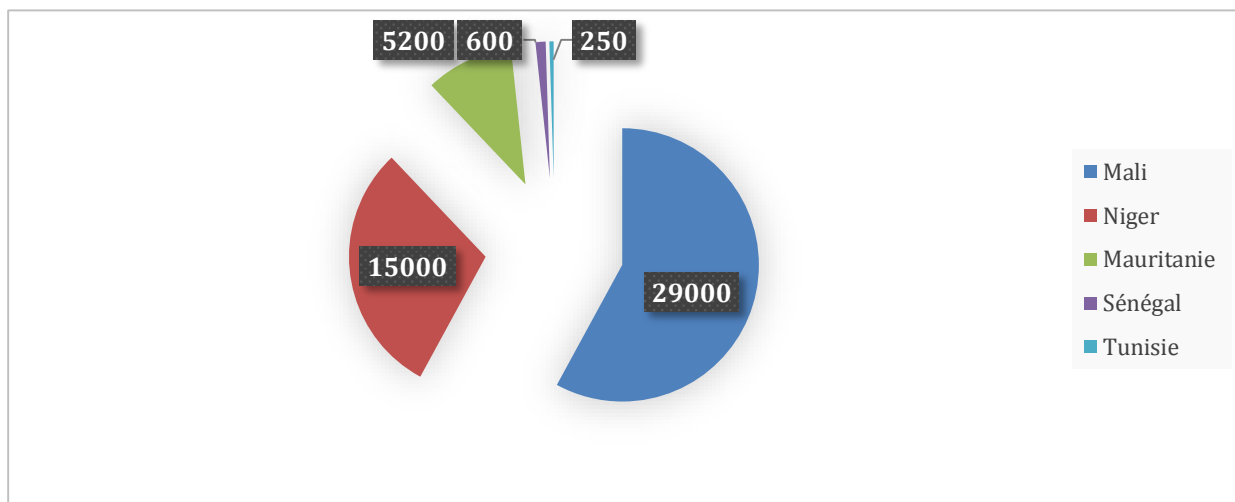
En novembre 2018, et dans le cadre de la politique de soutien aux exportateurs nationaux, une convention-cadre a été signée entre le ministère du commerce et le Groupe LOGITRANS où il a été convenu que les frais de transport terrestre des produits algériens exportés, transportés par le Groupe LOGITRANS, sont pris en charge à hauteur de 50% par le FSPE (Fonds Spécial pour la Promotion des Exportations). Ainsi, et compte tenu de la satisfaction affichée par les opérateurs économiques, il a été décidé, en concertation avec les pouvoirs publics, d'organiser une première expédition commerciale le 23 décembre 2018 à destination de NOUAKCHOTT pour transporter 400 Tonnes de marchandises appartenant à 06 entreprises algériennes (trajet effectué en 09 jours avec un convoi de 24 attelages 6x4).

Durant les trois dernières années (2018-2020), et suite aux résultats encourageants de cette première expédition et pour répondre aux demandes des exportateurs, le Groupe a organisé 59 convois vers la MAURITANIE (NOUAKCHOTT et NOUADHIBOU), SENEGAL (DAKAR), NIGER (jusqu'à NIAMEY) et le MALI (Village EL KHALIL). Un total de 150 Semi-remorques 6X4 pour transporter 42 923 tonnes de marchandises de diverses natures.

Dans ce cadre, le Groupe a décidé de créer une nouvelle filiale spécialisée dans le transport international des marchandises pour accompagner de manière active et efficace les opérateurs économiques exportateurs en leur prodiguant des conseils sur les procédures et formalités à satisfaire pour que le transport de leur marchandise puisse se dérouler dans de bonnes conditions.

La demande croissante de produits algériens en provenance des marchés africains voisins, a entraîné une augmentation de la demande de transport routier ce qui a augmenté la part du Groupe sur le marché du transport de marchandise. Durant les trois années (2018, 2019, 2020), le Groupe a transporté une quantité globale de 50050 Tonnes à travers environ 90 opérations expédition vers les pays : Mali, Niger, Mauritanie, Sénégal et la Tunisie. La figure ci-dessous montre le pourcentage de la quantité transportée vers chaque pays :

Figure n°3.1 : Les quantités transportées en pourcentage entre 2018 – 2020



Source : Etabli à partir du document interne

Le marché Malien est le plus gros consommateur du produit algérien de toutes sortes, environ 29 000 Tonnes ont été transporté par les camions de Groupe, à travers 29 expéditions.

La demande de transporter la marchandise vers le Niger représente 30% de la quantité globale, ce qui équivaut à 15000 tonnes à travers 18 opérations d'expéditions.

Les quantités transportées par voie terrestre vers : la Mauritanie, la Tunisie, et le Sénégal sont moindre, le Groupe a enregistré 13 expéditions vers la Mauritanie aux cours des quelle 5200 tonnes ont été transportées, 600 tonnes c'est la quantité transporté vers la Tunisie, et vers le Sénégal le Groupe a transporté 250 tonnes.

1.3.2. Facilitations du Groupe LOGITRANS en matière de transport international

Le Groupe LOGITRANS offre aux opérateurs économiques exportateurs plusieurs facilitations, notamment :

- Possibilité de chargement des marchandises à partir de l'usine ou dépôt de l'opérateur économique au niveau des cinquante-huit (58) wilayas du pays, et déchargement dans les villes et lieux de destination indiqué.
- Mise à disposition de conteneurs à titre gracieux
- Conseil et assistance en matière de procédure d'exportation,....

L'avènement de la Zone de libre-échange continentale africaine va nécessairement impacter positivement les échanges commerciaux entre les pays du Sahel et élargir le périmètre d'intervention des exportateurs algériens vers d'autres pays africains. Pour pouvoir répondre à l'augmentation prévisible de la demande de transport de marchandises, le Groupe LOGITRANS envisage d'aménager des zones de transit à TINDOUF et TAMANRASSET.

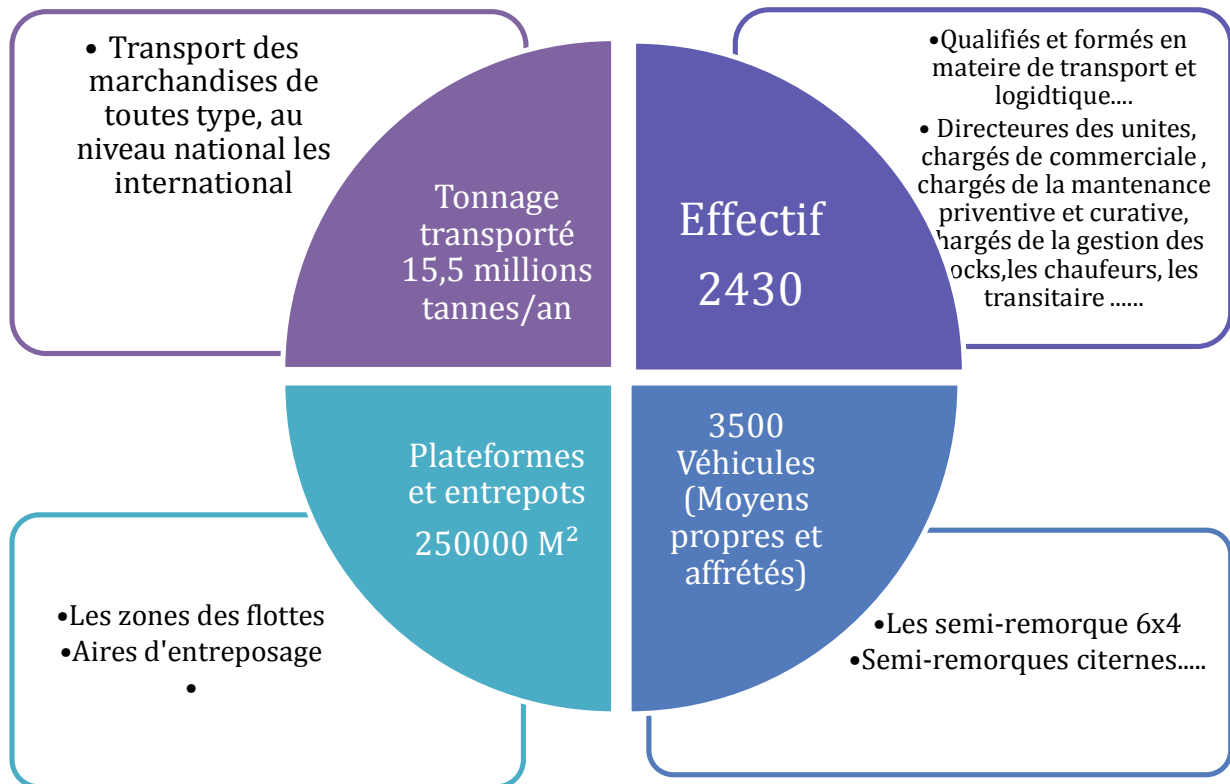
Ces infrastructures constitueront des pôles relais près des zones frontalières avec les pays du Sahel et permettront la relance des activités commerciales dans les zones d'ombre du sud et la création d'emplois en vue d'améliorer les conditions de vie des populations des zones frontalières.

1.4. Les moyens du Groupe

L'activité de transport routier de marchandises constitue le métier de base du Groupe LOGITRANS qui assure, à travers ses filiales spécialisées, tout type de transport de marchandises de toutes natures.

Pour une meilleure prise en charge des besoins des opérateurs économiques et institutions de l'Etat, le Groupe exploite une flotte importante de 3.500 attelages tout type confondus, des grandes superficies de stockage et des capacités humaines qualifiées.

Figure n°3.2 : Les chiffres clés de Groupe LOGITRANS



Source : Elaboré à partir des documents internes

Pour améliorer le fonctionnement des activités de transport national et international afin d'assurer leur niveau de performance, le Groupe LOGITRANS a eu comme une première initiative l'intégration du système du GPS qui a facilité le suivi de l'exécution des opérations de transport (l'acheminement du véhicule, sa vitesse.....) permettant une meilleure traçabilité, une réduction des coûts, une compression des délais conséquents plus de satisfaction pour le client.

Groupe LOGITRANS et dans le cadre de son stratégie visant à améliorer sa part de marché en matière de transport international de marchandises et pour répondre aux besoins des exportateurs algérien, le Groupe a engagé un plan d'investissement pour l'acquisition de nouveaux tracteurs et semi-remorques tel que les semi-remorques frigorifiques.

Le Groupe LOGITRANS et à travers ses filiales propose trois types de transport, «spécifique, conventionnel et exceptionnel»¹, chaque type de transports demande un matériel tracteur et une semi-remorque spécifique.

¹ **Le transport conventionnel** : Ce type de transport concerne les produits métallurgiques, des produits alimentaires, des produits forestiers et enfin des produits finis. Il concerne généralement les plateaux.

Le Groupe LOGITRANS exerce un contrôle absolu sur ses différentes filiales. L'ensemble des décisions stratégiques sont prises par le PDJ au niveau de la direction générale à Alger, et toute suggestion de la part des filiales doit être validée par ce dernier pour qu'elles soient mises en œuvre. En ce qui suit, nous présenterons les quatre filiales du Groupe LOGITRANS (AGEFAL, SNTR-TRANSPORT, ACGS, ACTL), il est à noter que le groupe est en train de restructurer ses filiales, tel que SNTR-TRANSPORT et AGEFAL, donc les organigrammes son pas fixe, on va présenter ces dernière brièvement.

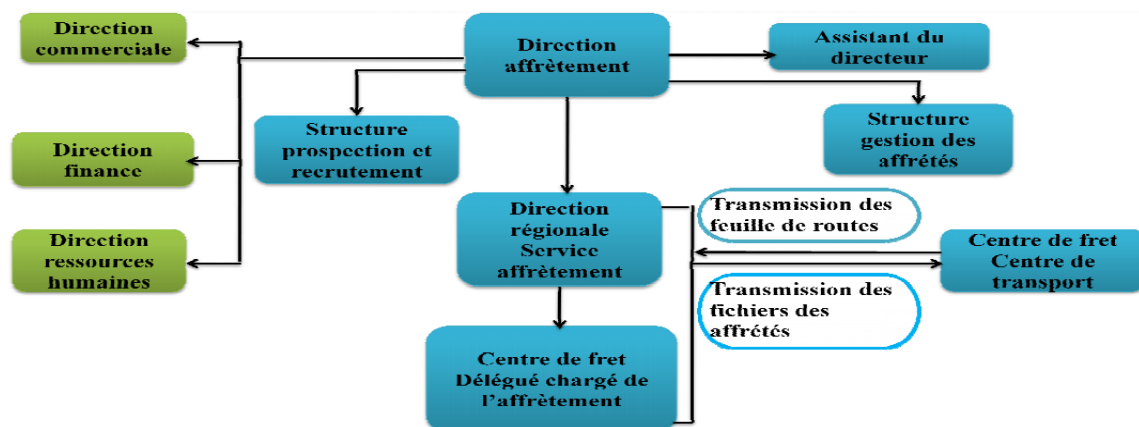
1.5. Les filiales du Groupe LOGITRANS

1.5.1. La SNTR AGEFAL

La filiale AGEFAL « Agence de Gestion du Fret d'Algérie» SPA, représente un commissionnaire en transport routier de marchandises qui a pour mission le recueil de fret et l'affrètement des divers types de marchandise et intervient à l'échelle nationale ; assurant des opérations de transport de bout en bout.

AGEFAL est spécialisée dans la spécificité du véhicule est liée à la spécificité de la marchandise transportée, nous pouvons citer les citernes à carburant.

Figure n°3.3 : Organigramme de la direction d'affrètement de la SNTR AGEFAL



Source : Document interne de l'entreprise

- **La structure gestion des affrétés** est chargée de la gestion des conventions des affrétés, le traitement et le suivi des réclamations, le développement de l'écoute environnemental et l'application de la réglementation.

Le transport spécifique: la spécificité du véhicule est liée à la spécificité de la marchandise transportée, nous pouvons citer les citernes à carburant.

Le transport exceptionnel: ce mode de transport est spécial et peu fréquent, comme le porte-char et autres.

- **La structure prospection et recrutement** : a pour mission de prospecter, codifier et recruter en prenant en compte le fichier national des affrétés.
- **La direction régionale (service affrétés)** : s'occupe de la gestion des dossiers administratifs des affrétés, la veille au respect de l'application des conventions d'affrètement et la gestion de fichier régional des affrètes.
- **Centre de fret (délégué chargé de l'affrètement)** : participe à la réalisation (sur demande) des études des itinéraires, à la reconnaissance des chantiers et à la détermination de la faisabilité des transports. Il contrôle et reçoit les feuilles de route « débiteurs » et les réclamations des affrétés, puis il les transmet aux structures concernées.
- **La direction commerciale** : réalise les conventions marchés et gère les négociations des objectifs, la direction finance assure les opérations de paiements, la direction ressources humaines gère l'assurance et les litiges en collaboration avec le service juridique.

1.5.2. La SNTR TRANSPORT

La SNTR TRANSPORT un auxiliaire de transport routier de marchandise, spécialisé dans le transport conventionnel et exceptionnel, est une Entreprise Publique Economique, filiale du Groupe LOGITRANS, créés le 06 juin 2001 sous la forme juridique de SPA, elle est détenue à 100% par le groupe.

1.5.3. La filiale L'ACGS

1.5.3.1. Présentation de la filiale ACGS :

L'un des piliers du développement économique est la logistique extra-portuaire qui permet la décongestion des ports nationaux. Dans ce cadre, le Groupe LOGITRANS a créé en 2013 la SNTR ACGS (Algerian Conteneur Global Services).

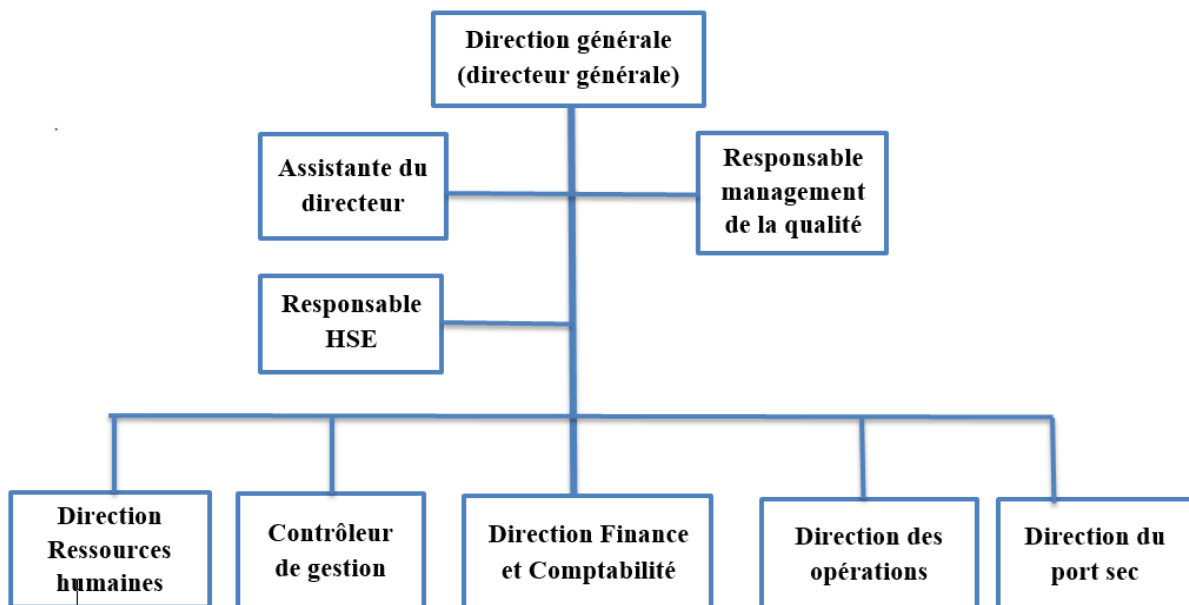
La filiale « ACGS » est un opérateur national spécialisé en zone logistique extra portuaire et gestion des flux en bout en bout et en animation avec toute la chaine de transite, transport, entreposage, livraison finale au profit des opérateurs locaux, importateurs, producteurs et transformateurs de biens et dédouanement. En effet, compte tenu des difficultés physiques dans lesquelles les ports algériens se débattent actuellement en raison. De ce fait, le Groupe LOGITRANS envisage de faire bénéficier plusieurs établissements portuaires de

prolongements au cœur des terres afin de leur donner la possibilité de mieux s'occuper de leur destinée et cela par la création d'une filiale dédiée à ce type de prestations.

Les ports secs, qui font le lien entre le port maritime et son arrière-pays (cas du port sec de Rouïba, banlieue est d'Alger), jouent le rôle de "piliers de croissance". Tout cela permet de diriger de grandes parts de marché et ainsi de stimuler le développement activités du Groupe SNTR.

La direction générale de la ACGS, directeur générale de la filial est assisté par un responsable management qualité, un contrôleur de gestion, un responsable communication et un responsable HSE (Hygiènes, Sécurité et Environnement), en plus de son assistante. Par ailleurs, elle dispose de cinq directions centrales, direction des ressources humaines, direction finance et comptabilité, direction des opérations direction central et direction de port-sec. Cette hiérarchie et représenté dans la figure ci-dessous :

Figure n°3.4 : Organigramme de SNTR AGS



Source : Élaboré à partir de document interne

La SNTR AGS est présente sur l'ensemble du territoire national à travers ses différents sites que nous présenterons dans le tableau ci-dessous :

Tableau n°3.1 : Les différents sites de la filiale ACGS

SITE	VILLE	REGION	ACTIVITE
Rouïba	Alger	Centre	Locaux de stockage/aires d'entreposage
Oued Smar	Oran	Ouest	Locaux de stockage/aires d'entreposage
Mostaganem	Mostaganem	Est	Entrepôt sous douane
Annaba	Annaba		Entrepôt S/D et aires d'entreposage
Skikda	Skikda	Est	Entrepôt S/D et aires d'entreposage
H. Messaoud	H. Messaoud	Sud	Locaux de stockage/aires d'entreposage

Source : document interne

1.5.3.2. Les services de la filial ACGS

Les services de la SNTR AGS assurent différentes prestations de services logistiques, elle bénéficie notamment de plusieurs sites d'entreposage qui lui permet d'assurer des dépôts temporaires à ses clients. Elle intervient dans le domaine du stockage de marchandises, les services portuaires, le groupage et dégroupage, l'expédition de marchandises, l'entreposage et la réparation des conteneurs vides. Elle organise la manutention de déchargement et chargement sur camion. Elle intervient également dans la logistique automobile (réception, stockage, préparation et expédition) et elle regroupe plusieurs services connexes (transport, transit, dédouanement...).

1.5.4. Académie transport et logistique ACTL

Dans le cadre du développement des compétences des effectifs, le Groupe LOGITRANS offre par une académie spécialisée dans la formation aux métiers de transport et logistique des formations internationales dans des différents domaines. Les plans de formation sont définis selon les besoins en ressources qualifiées nécessaires pour chacun des profils. Les besoins en formation vont concerner : manager chaîne logistique, manager en commerce international et logistique multimodal, ingénieur systèmes d'informations logistiques et gestion programmation assistée par ordinateur, ingénieur conditionnement et génie de la chaîne de froid, technicien supérieur d'exploitation logistique, technicien en approvisionnement, etc.

Section 2 : Méthodologie de l'enquête qualitative

Afin d'atteindre notre objectif de recherche et répondre à notre problématique, nous avons jugé utile de mener une étude qualitative sur le terrain.

Pour réaliser cette étude ; nous avons préconisé une démarche méthodologique, que nous pensons adapter à la nature de notre recherche.

Cette méthodologie s'articule autour d'entretiens semi-directifs individuels auprès des responsables de l'activité de transport international du Groupe LOGITRANS.

Dans cette section, nous allons présenter notre étude sur l'analyse de l'effet de la crise sanitaire sur le transport international chez le Groupe LOGITRANS, d'abord nous allons expliquer comment nous avons procédé à notre recherche, quelles méthodes utilisées, et comment on a interprété les résultats obtenus à la fin.

2.1. Démarche méthodologique de l'étude :

Afin d'atteindre notre objectif de recherche et répondre à notre problématique et pour bien mener notre étude, nous avons préconisé une démarche méthodologique adaptée à la nature de notre recherche, et nous avons jugé utile de mener une étude qualitative.

Les données qualitatives se rapportent à toutes les données non numériques ou qui n'ont pas été quantifiées. Il pourrait s'agir d'une liste restreinte de réponses à des questions ouvertes à des données plus complexes, comme des documents de politique complets. Les méthodes de collecte de données qualitatives comprennent les entretiens, l'observation, les groupes de discussion et d'autres.

2.1.1. L'objectif de l'étude

L'objectif principal de cette recherche est d'analyser les effets de la crise sanitaire du coronavirus sur l'activité de transport international des marchandises au sien de Groupe LOGITRANS, afin de vérifier les hypothèses proposées dans l'introduction et répondre sur la question principale : Quel est l'impact de la crise sanitaire du Covid-19 sur le transport international des marchandises ? Pour réaliser cette recherche, nous devons :

- Recueillir les renseignements manquants pour terminer l'étude.
- Confirmer ou infirmer les hypothèses proposées.

2.1.2. L'approche de la recherche :

Dans notre recherche nous avons opté pour une approche qualitative, le choix de cette approche dépend de l'objectif de cette recherche.

Les données qualitatives se rapportent à toutes les données non numériques ou qui n'ont pas été quantifiées. Il pourrait s'agir d'une liste restreinte de réponses à des questions ouvertes à des données plus complexes, comme des documents de politique complets. Les méthodes de collecte de données qualitatives comprennent les entretiens, l'observation, les groupes de discussion et d'autres.

Dans la pratique, la recherche qualitative est exécutée auprès d'un individu ou groupe de répondants significativement plus réduit que ceux utilisés par la recherche quantitative et ce pour deux motifs¹ :

- Les études de recherche qualitative sont conçues pour recueillir des informations significatives et en profondeur. Ces informations deviendront éventuellement des hypothèses qui seront testées quantitativement. Les études quantitatives visent essentiellement l'observation de la fréquence des opinions analysées.
- Les interviews en recherche qualitative sont beaucoup plus longues qu'en recherche quantitative parce que les réponses aux questions demeurent ouvertes. Les études qualitatives visent essentiellement la compréhension des logiques qui sous-tendent les opinions de tel type de population sur un certain sujet.

2.2. Outils de recherche :

Afin de recueillir les données, nous avons opté l'entretien et nous avons jugé que c'est la méthode adéquate pour collecter les informations nécessaires permettant de confirmer ou infirmer les hypothèses de recherche.

2.2.1. Définition de l'entretien :

Appeler entretien, interview ou encore entrevue est : « *Un rapport oral, en tête à tête, entre deux personnes dont l'une transmet à l'autre des informations sur un sujet prédéterminé* », il est défini encore comme un « *procédé d'investigation utilisant un processus de communication verbale, pour recueillir des informations en relation avec des objectifs fixés* »².

¹PELLEMANS (P), « Recherche qualitative en marketing », Boeck & Larcier, Paris, Bruxelles, 1999, p.15.

²OUACHRINE, (H) et CHABANI : « *guide de méthodologie de la recherche en science Sociales* », 2ème édition, 2016, Alger, p.72.

L'entretien permet d'approfondir le traitement des sujets et permet de recueillir les informations à propos d'un sujet précis.

2.2.2. Types d'entretien :

Il existe plusieurs types d'interviews dont on peut faire usage selon les buts visés, l'étape de la recherche, le niveau de profondeur de l'information désirée, le genre d'information désirée, à savoir :¹

2.2.2.1. Entretien non directif :

Il y a généralement un thème central décomposé quelques principaux sous-thèmes déterminés à l'avance et sur lesquels on fait parler, tour à tour, l'interviewé. Ce type d'interview est donc un peu plus structuré et le degré de liberté y est un peu plus réduit. On y recourt pour une recherche d'informations ou d'opinions de niveau assez général en vue. Ce type peut aider à définir un sujet sur lequel on ne sait rien ou presque rien.

2.2.2.2. Entretien semi directif :

Il se rapproche du précédent mais le degré de liberté est plus réduit : l'interrogé aura à répondre le plus directement possible à des questions précises (mais qui restent tout de même assez larges) ; il ne doit pas dévier du cadre de chaque question ni associer librement selon son inspiration comme dans les types d'entretiens précédents. Le but recherché est de s'informer, mais en même temps de vérifier, à l'aide de questions, des points particuliers liés à certaines hypothèses préétablies.

Dans ce type, le chercheur pose peu de question il laisse le choix à la personne interviewée mais il demande des explications, des arguments et des exemples.

Le chercheur peut supprimer certaines questions, compte tenu du contexte organisationnel particulier dans lequel se trouve le sujet. La disposition des questions peut varier selon la nature de la conversation. En outre, des questions supplémentaires peuvent être nécessaires pour examiner les objectifs et les questions de la recherche en fonction des événements dans des organisations spécifiques.

Pour obtenir ces données, l'entretien semi-directif se compose d'une série de questions ouvertes. Elles sont préparées en amont par le chercheur et les données recueillies devront être interprétées, afin que vous puissiez rédiger une conclusion argumentée.

¹ « Guide de méthodologie de la recherche en science Sociales », 2ème édition, 2016 Op.cit. p. 72-74

Les formes de l'entretien semi-directif

L'entretien semi-directif se décline sous deux formes :¹

A. L'entretien semi-directif à réponses libres :

Dans ce cas de figure, le chercheur possède un guide d'entretien et des hypothèses préparées à l'avance. Il est libre dans sa façon de poser des questions, avec des thématiques larges, prédéfinies. Des interrogations peuvent être rajoutées pendant l'entretien et la discussion porte sur un aspect général du sujet étudié.

B. L'entretien semi-directif centré (ou ciblé) :

Ce type d'entretien semi-directif se concentre sur une expérience précise (une étude de cas par exemple). Le chercheur pose des questions ouvertes sur une situation ou un événement en particulier.

2.2.2.3. Entretien directif

Ce type d'entretien s'apparente sensiblement au questionnaire, à la différence que la transmission se fait verbalement plutôt que par écrit. Dans le cadre de cet entretien, l'enquêteur pose des questions selon un protocole strict, fixé à l'avance (il s'agit d'éviter que l'interviewé ne sorte des questions et du cadre préparé).

2.3. La réalisation des entretiens :

Pour effectuer notre recherche en toute conformité, nous avons considéré que la technique de l'entretien semi directif est la plus adaptée. Les questions sont posées les unes après les autres et l'enquêté est plus ou moins contraint de s'y confirmer, dans ses réponses, au déroulement prévu. Cependant, même dans le cadre de cet entretien, l'enquêté dispose d'une assez grande latitude spontanée.

Le guide d'entretien est divisé en trois parties jointes à la section des annexes de ce travail de recherche.

Les questions avaient déjà été envoyées par courriel aux personnes interrogées afin de leur permettre de préparer la bonne qualité d'information.

Afin de répondre à notre problématique nous allons effectuer trois entretiens avec trois responsables.

¹[L'entretien semi-directif : définition, caractéristiques et étapes \(scribbr.fr\)](https://www.scribbr.fr/dictionnaire/entretien-semi-directif/), consulté le 01/06/2021 à 10h12

Tableau n°3.2 : Profil des interviewés

interviewers	Expériences	Taches	Date et lieu
Directrice Centrale	06 ans	Stratégie et Développement	02/06/2021 Alger
Responsable Transport maritime	07 ans	Organisation du transport maritime	06/06/2021 Alger
Responsable Transit	12 ans	Transit international	09/06/2021 Alger

Source : Les personnes interrogées

Section 3 : Analyse et interprétation des résultats de l'étude

3.1. L'étude qualitative : les entretiens

3.1.1. Le premier guide d'entretien (Partie 1)

Axe 01 : Logistique de transport international routier des marchandises

- **Question 1.** L'activité de transport international du Groupe LOGITRANS est un nouveau segment développé en 2018 visant à accompagner les opérateurs économiques algériens pour l'acheminement de leurs produits exportés¹. Quels sont les principaux objectifs de cette activité ? Et quel est le taux de leur réalisation ?

Réponse 1 : « Cette nouvelle filiale a été créé suite à une forte demande des exportateurs algériens afin d'assurer en premier lieu l'accompagnement des opérateurs économiques dans leurs prestations de transport de marchandises par voie terrestre, les conseiller, les orienter dans les procédures administratives, dans le but d'encourager l'activité d'exportation ainsi que augmenter notre part de marché. On ne peut pas déterminer exactement le taux de réalisation mais dès le lancement de cette activité le groupe a marqué un bon retour de la part des clients qui ont été satisfaits de la qualité des services à fournir. »

Analyse 1 : on constate que l'objectif de la mise en place de ce nouveau projet est d'assurer aux opérateurs économique un service de transport routier afin de les accompagner dans leur activité d'exportation dans le but d'encouragé la production local, tandis que le projet a eu une résonance positive.

¹ Document interne de l'entreprise

- **Question 2.** Il y-a-t-ils d'autres services ou prestations annexes pour une meilleure prise en charge des demandes des opérateurs économiques ?

Réponse 2 : « *L'interviewé indique cette nouvelle filiale assure pour le moment uniquement l'activité de transport de bout en bout (door to door) sur tout le territoire national, il fournit un service transit au choix avec une équipe des transitaires expert qui a le savoir-faire dans le domaine.* »

Analyse 2 : à partir de cette réponse on peut constater que la filiale assure seulement l'opération de transport ce qu'il peut affecter sa part dans le marché.

- **Question 3.** Comment se déroule le processus de transport routier international de marchandise ?

Réponse 3 : « *Après avoir informé le client de tous les procédures et le dossier qu'il faut fournir tel que, le registre de commerce avec le code exportateur ou producteur, la facture domicilié original, etc...., l'exportateur doit détailler sa demande (la nature de marchandise, la quantité en tonnes, le pays de destination, lieu de chargement et de déchargement). Une fois la demande validée, le commercial établie une offre de prix avec les détails de l'opération et les conditions générale. La date de validité de l'offre par le client est de 15 jours et l'acceptation de l'offre doit être validée par le bon pour accord sept jours avant la date de déchargement. Le dossier va être transféré au bureau d'exploitation, afin d'exécuter la commande. Des camions adaptés à la nature et à la quantité de marchandise sont envoyés à l'usine ou au lieu de chargement exact, il faut dire que l'exportateur dans l'usine est responsable de l'opération de chargement le Groupe fournit au client des documents douanières, tandis que le dédouanement et le déchargement sont effectués par le client dans le pays destinataire.* »

Analyse 3 : on peut remarquer que le Groupe dispose d'une bonne planification opérationnelle des différentes activités de transport routier de marchandise, la maîtrise du métier et du savoir-faire que possède le personnel. Par ailleurs, l'exécution des ordres de transport est bonne, l'écart constaté est dû aux différents incidents pouvant entraver la réalisation des opérations (pannes, accidents, grèves, crédibilité des chauffeurs...)

- **Question 4.** Quels sont les moyens et capacités de transport utilisés pour la réalisation de ce type de prestations ?

Réponse 4 : « *Le Groupe dispose d'une flotte neuve de 100 véhicules semi-remorques 6x4 dédiés à l'exportation de type plateau maraicher, conteneur.... , repartir sur tout le territoire national afin d'assurer la disponibilité et la rapidité dans l'activité de l'acheminement.* »

Analyse 4 : on peut observer que la qualité du service est assurée par la mise en place d'une flotte neuve.

- **Question 5.** Quels sont les cercles de destination de Groupe LOGITRANS en matière de transport international de marchandises ?

Réponse 5 : « *90 expéditions ont été effectuées entre 2018 et 2019 vers les pays limitrophes tel que : la Mauritanie, Sénégal, Niger, Mali et la Tunisie, et les délais de route sont respectivement 8-10 jours, 9-11 jours, 9-10 jours, 6-7 jours, l'acheminement vers le Sénégal, le Niger et la Tunisie de type door to door.* »

Analyse 5 : on peut remarquer la diversité des destinations assuré par cette filiale du Groupe avec des délais raisonnables, ce qui enrichit le portefeuille clients.

- **Question 6.** Quels incoterms traitez-vous en matière de transport international routier des marchandises ?

Réponse 6 : « *En tant que transporteurs, la filiale ne s'occupe pas de la réglementation en matière d'incoterm, elle offre une orientation à ses clients à travers un transitaire expert dans le domaine. Les incoterms utilisés dans le transport routier des marchandises sont : DAP, SFR.* »

Analyse 6 : Le choix de l'incoterm est négocié entre l'exportateur et l'importateur. Toutefois, le Groupe apporte un conseil judicieux à l'exportateur particulièrement pour le partage des risques liés au transport des produits exportés.

- **Question 7.** Avec les caractéristiques difficiles de l'Afrique, comment assurez-vous le bon déroulement des opérations de transport ?

Réponse 7 : « *Pour la sécurité de marchandises le système de convois facilite le déroulement dans la sécurité, on organise des convois avec : la présence d'un chef de convois expert, un camion dépannage, les mécaniciens, électriciens, et camion atelier qui contient les pièces de rechange, afin d'assurer le bon déroulement de l'activité de transport.* »

Analyse 7 : on peut constater qu'un système de convoie ne peut pas assurer la sécurité totale des marchandises transporté vu les conditions de sécurité des pays d'Afriques.

- **Question 8.** Quelle est la politique du Groupe LOGITRANS pour améliorer l'activité de transport international routier ?

Réponse 8 : « *La politique de Groupe en tant qu'opérateur logistique expert est de développer la qualité de service en matière de transport international routier de marchandises et la création des nouveaux projets, afin d'assurer l'accompagnement total des opérateurs économiques algériens par la création des zones logistiques au Sud. Le recrutement des nouveaux diplômés des grandes écoles spécialisées dans le domaine de logistique et transport est parmi notre politique d'amélioration.* »

Analyse 8 : on peut remarquer que la politique de développement est pragmatique, repose principalement sur la satisfaction des besoins du marché. La création d'une zone logistique c'est pratiquement le facteur clé qui peut améliorer l'activité d'exportation afin d'élargir son marché et diversifier son portefeuille clients.

❖ **Axe 2 : L'impact de coronavirus sur les activités de transport et logistique du Groupe**

- **Question 1.** Avez-vous défini les risques liés à la chaîne logistique et qui pourraient être causés par les crises de toute nature ?

Réponse 1 : « *Bien sûr, (l'interviewé a confirmé) dans chaque opération de transport nous devons déterminer les risques, pour qu'on puisse les éviter si c'est possible ou gérer la situation tel que les risques liés à la nature de la topographie du désert africain, pour cela on a intégré un système du GPS qui facilitait le suivi de l'exécution des opérations (l'acheminement du véhicule, sa vitesse et autres) et qui permet une meilleure traçabilité et la prise de décision en temps et en cas de risque.* »

Analyse 1 : on peut constater que l'intégration d'un système du GPS est une bonne initiative pour améliorer le fonctionnement l'activité de transport international afin d'assurer un niveau de performance avisée.

- **Question 2.** Quel est l'impact de la crise sanitaire liée à la propagation du coronavirus Covid-19 sur le transport routier des marchandises ?

Réponse 2 : « *La crise sanitaire de coronavirus Covid-19 a initialement provoqué un arrêt total de six mois de l'année 2020 (de Mars jusqu'à septembre) dans l'activité de transport international routier de marchandise à cause de la fermeture des frontières terrestres.* »

Analyse 2 : on constate que l'impact de la crise sanitaire du coronavirus Covid-19 sur l'activité du transport international routier a été remarquable.

- **Question 3.** Comment le Groupe a-t-il fait face aux effets de la crise sanitaire au niveau de transport international routier ?

Réponse 3 : « *Après la décision de l'Etat d'ouvrir partiellement les frontières terrestres, l'activité de transport international de marchandises a repris en imposant un ensemble de mesures de précaution pour éviter la propagation du virus tel que :*

- *Le déchargement se fait au niveau des frontières seulement.*
- *Les chauffeurs sont soumis à une quarantaine de 15 jours et un test PCR après le retour.* »

Analyse 3 : on remarque que la reprise de l'activité été dans les mesures sanitaire nécessaires, ce qui a probablement un impact négatif sur l'activité de transport tel que l'augmentation de délai d'acheminement.

- **Question 4.** Quelles sont les solutions proposées pour mieux gérer les risques ?

Réponse 4 : « *Le développement de l'activité de transport international routier de marchandise à travers une mise en place d'une zone logistique au Sud qui contient des lieux de stockage, des parcs pour la maintenance des camions, etc. permettre de réduire et gérer les risques.* »

Analyse 4 : la création d'une zone logistique au sud peut être une bonne solution pour gérer les risques, mais l'absence d'un système de base de données tel que ERP peut rendre la gestion des risques plus compliqué.

3.1.2. Le deuxième entretien (partie 2)

Axe 01 : Logistique de transport international par voie maritime et aérienne

- **Question 1.** Pouvez-vous nous expliquer la prestation de transport maritime et aérienne que vous proposez ?

Réponse 1 : « *L'opération d'importation par voie maritime ou aérienne du Groupe prend en charge toutes les opérations liées à l'acheminement de la marchandise, à l'arrivée elle va être transportée dans des conteneurs après une opération de dédouanement soit au niveau du port ou de l'aéroport, vers le port sec où elle sera stockée et traitée afin de les transporter jusqu'au client.*

Dans une opération d'exportation, le Groupe prend en charge le transport de marchandises de l'usine vers le port sec dans des conteneurs, où ils doivent passer par toutes les étapes nécessaires (stockage, manutention dédouanement) avant d'être transporté vers le port ou l'aéroport afin d'être préparé au chargement final dans le navire ou l'avion, le Groupe offre aussi un service transit. »

Analyse 1 : on constate que la filiale ACGS et par la zone logistique qu'elle possède, fournit des services logistique et douanière, avec une bonne planification opérationnelle, afin d'élargir son marché et diversifier son portefeuille clients. Le transport international par voie maritime est assuré par les armateurs ce qui impose une dépendance qui peut limiter la liberté de l'échange.

- **Question 2.** Le transport maritime représente 95% du commerce international de l'Algérie. Dans quelles mesures le Groupe LOGITRANS répond-il aux normes internationales en matière de transport international des marchandises?

Réponse 2 : « *Le groupe développe périodiquement l'infrastructure des ports secs en répond aux normes iso 9001 2015, afin d'assurer le bon déroulement des opérations de transport international des marchandises par voie maritime ou aérienne. »*

Analyse 2 : On peut constater que l'infrastructure compatible avec la norme ISO 9001 est un facteur clé qui assure le bon déroulement des opérations logistique.

❖ **Axe 02 : L'impact de la crise du coronavirus Covid-19 sur le transport maritime et aérien**

- **Question 1.** Quel est l'impact de la crise sanitaire du coronavirus Covid-19 sur l'activité de transport international des marchandises par voie maritime et aérienne et l'activité de port sec au niveau du Groupe ?

Réponse 1 : « Dans les trois premiers mois de la propagation du coronavirus Covid-19 et comme tous les ports à travers le monde, les opérations d'échange au niveau du port d'Alger a été suspendu de 80% en raison de l'interruption de commerce international. Tandis qu'à partir du mois d'avril l'Etat a repris l'activité de l'importation en important le matériel médical nécessaire pour gérer les effets de la crise sanitaire du coronavirus. Tandis que le Groupe LOGITRANS a contribué à la sortie de la crise en mobilisant les ports secs pour le stockage et la distribution des masques sur l'ensemble du territoire national en utilisant ses propres moyens de transport. »

Analyse 1 : on peut constater que l'activité de transport international par voie maritime et aérienne a été relativement affectée par la crise sanitaire de coronavirus Covid-19, car elle est principalement liée à l'activité de commerce international.

- **Question 2.** Quelles sont les solutions proposées pour gérer les effets de cette crise ?

Réponse 2 : « En tant que zone logistique extra-portuaire, on n'a pas eu un effet direct sur l'activité des ports secs, l'activité a repris avec la reprise du commerce international, on a mis en place toutes les mesures sanitaires nécessaires afin d'assurer le bon déroulement des opérations logistiques dans cette situation de pandémie. On peut déclarer également que **le transport maritime a beaucoup mieux résisté que prévu**, surtout en comparaison avec les secteurs routiers et aériens qui ont eu une détérioration beaucoup plus conséquente de leur activité. »

Analyse 2 : on constate que la crise sanitaire de coronavirus a un impact indirect sur l'activité de la zone extra-portuaire, donc la gestion de la crise a été limité dans la mise en place toutes les mesures sanitaire

3.1.3. Le troisième guide entretien

Axe 01 : Activités de transitaire

- **Question 1.** Quel est la mission d'un responsable transit ?

Réponse 1 : *«Il accomplit toutes les formalités administratives, douanières et les diverses attestations notamment d'assurances et des produits dangereux :*

- *Il traite d'abord du transport. Il peut ensuite avoir à sa charge le transvasement (chargement et déchargement d'un mode de transport à un autre pour une livraison multimodale) et enfin le règlement pour le cas d'une livraison ; contre remboursement ;*
- *Il applique la réglementation notamment celle dictée par la douane ;*
- *Il doit également contrôler les marchandises, vérifier leurs états (comme les avaries), leurs poids et leurs volumes ;*
- *Il doit se charger des formalités douanières. »*

Analyse 1 : on constate que le responsable du transit occupe le suivi des opérations de chargement et de déchargement, et tous les charge de formalité douanière, dans une opération de transport international ce qui donne une valeur ajouté.

Axe 02 : L'impact de la crise sanitaire sur l'activité de transit

- **Question 1.** En tant que transitaire international, quels problèmes avez-vous éprouvés après la fermeture soudaine des frontières internationales en raison de la crise sanitaire de coronavirus Covid-19 ?

Réponse 1 : *« L'ensemble des mesures préventives imposées par les Etats comme solution pour limiter la propagation du virus Covid-19, ont également affecté les normes réglementant le transport de marchandises tel que les mesures sanitaires qui ont augmenté de délai d'acheminement. »*

Analyse 1 : on remarque que la crise sanitaire du coronavirus a impacté indirectement l'activité de transit, la suspension de commerce international a entraîné une cessation dans l'activité de transit.

- **Question 2.** Comment avez-vous géré cette situation ?

Réponse 2 : « *En tant que responsable de transit, notre mission dans ce cas est d'informer les clients des nouvelles réglementations imposées par la propagation du coronavirus Covid-19.* »

Analyse 2 : on remarque que le transitaire a eu un rôle important après la reprise de l'activité de commerce internationale tel que informé les clients de toute la nouvelle réglementation imposé par la propagation de la crise sanitaire.

3.2. Synthèse de l'étude

La propagation du coronavirus a affecté négativement l'activité de Groupe LOGOTRANS en matière de transport international de marchandises, tel que la proportion de l'impact varie d'un mode à un autre tel que :

- La fermeture totale des frontières terrestres au début de la crise, a imposé une suspension dans l'activité de transport international routier de marchandise, et malgré la reprise de l'activité, la demande pour ce mode de transport reste faible (40%) par rapport au début de son activité, cela peut être dû à l'ensemble des mesures préventives imposées par la propagation de ce virus, dont la première est le déchargement au niveau des frontières.
- Pour l'activité de transport international de marchandises par voie maritime et aérienne, l'impact de la crise sanitaire a duré que trois mois, tandis qu'au mois d'avril les ports secs du Groupe ont repris leur activité en imposant des mesures internationales de sécurité sanitaire.
- Il faut dire que malgré les exigences difficiles imposées par la propagation de coronavirus sur l'activité de transport international chez le Groupe LOGITRANS, les tarifs restent stables.

A noter que, pendant la période de suspension de l'activité de transport international, le Groupe LOGITRANS a contribué à aider le pays à sortir de la crise sanitaire de coronavirus du Covid-19, en mobilisant les services de transport et logistique tel que les camions, semi-remorques et les ports secs, dans la distribution de masque et de fournitures médicales.

3.2.2. Suggestions :

Le transport de marchandise est en effet un secteur très dépendant du reste de l'économie, il est tiré par l'activité commerciale et industrielle. L'impact de coronavirus sur l'économie mondiale a imposé automatiquement une grande perturbation dans l'activité de transport international de marchandises.

La fermeture de nombreux commerces a entraîné une baisse des livraisons entre les fournisseurs et leurs magasins. C'est exactement la même tendance qui est constatée dans les entreprises qui transportent des fournitures pour le secteur industriel.

D'après notre enquête, nous avons formulé quelques suggestions :

- Modifier ou faire de la promotion de plan de gestion de crise afin de tenir compte immédiatement d'une pandémie.
- Investir dans une solution logicielle adaptée à la logistique du transport de marchandises tel que des logiciels de gestion des flottes par l'acquisition d'un système ERP pour maximiser les trajets en fonction des liens et du temps de livraison
- Veiller à ce que les fournitures de manutention et de réparation soient adéquates, car les retards dans l'obtention de ces matériaux peuvent être sérieusement affectés par la crise.

Après avoir synthétisé les résultats de notre recherche, nous pouvons conclure qu'il est difficile de prévoir l'arrivée de crises mondiales à mesure que l'épidémie du coronavirus Covid-19 se déclare, mais les entreprises peuvent réduire leurs impacts en portant la préparation à la chaîne d'approvisionnement à un niveau plus important afin d'éviter les effets de la suspension de l'activité de transport.

Conclusion de chapitre :

A travers ce chapitre, nous avons présenté l'organisme d'accueil Groupe LOGITRANS. Nous avons également présenté la méthodologie suivie dans le cadre de cette recherche, ainsi que, les résultats de l'enquête effectuée sur les données recueillies.

Les crises de coronavirus Covid-19 se succèdent, de nature et d'intensités différentes : la conjonction des tensions économiques, géopolitiques, écologiques en augmentent l'occurrence et la criticité. Il est donc primordial de se préparer et de prendre en compte la plupart des éléments de la chaîne de valeur du transport de marchandises pour se démarquer.

Conclusion générale

Conclusion générale

De nombreux pays n'étaient pas préparés à répondre à une pandémie telle que le Covid-19, le confinement semblait être le seul moyen plausible de protéger des vies et de préserver les systèmes de santé. Aujourd'hui, cette crise sanitaire est devenue une réalité avec laquelle nous vivons, imposant un ensemble de mesure sur tous les domaines.

La propagation de l'épidémie de coronavirus Covid-19 a déstabilisé le commerce international en affectant les chaînes d'approvisionnements. Le transport international est un maillon important qui assure l'activité de commerce international, tandis que la mise à l'arrêt de l'économie à cause de la propagation du coronavirus a eu un lourd impact sur les volumes transportés, surtout dans les échanges B2B.

Au cours de notre stage, nous avons tenté de mettre en lumière notre principal problème en répondant à la question suivante « *quel est l'impact de la crise sanitaire du coronavirus Covid-19 sur le transport international de marchandises ?* » nous avons analysé l'impact de cette pandémie sur l'activité de transport international de marchandises chez le Groupe de logistique et transport LOGITRANS et nous avons eu les conclusions suivantes :

- L'activité de transport international de marchandises a connu des perturbations majeures à la première période de la propagation de coronavirus Covid-19, cela a provoqué un arrêt de 80% dans la circulation de marchandise par toutes les voies.
- La crise sanitaire mondiale de coronavirus Covid-19 a imposé des coûts supplémentaires relatifs à l'augmentation de délai de transport de marchandise.
- Les nouvelles normes imposées par la propagation du coronavirus Covid-19 ont entraîné une baisse significative du taux d'exportation.

Ainsi, nous avons pu évaluer nos hypothèses grâce à l'étude menée :

1. **Hypothèse 01** : « Impact négatif du Covid-19 sur les opérations d'approvisionnement et de commerce international » *est confirmée* du fait que nous avons constaté, à travers l'enquête, qu'effectivement la crise sanitaire du coronavirus covid-19 a eu un impact négatif sur l'activité du commerce international
2. **Hypothèse 02** : « Impact direct de la pandémie due au coronavirus Covid-19 sur les normes régissant le transport international de marchandises » est confirmée. nous

avons constaté à travers l'enquête que la propagation de la pandémie a imposée de nouvelles normes sur l'activité de transport international de marchandise

3. Hypothèse 03 : « Détérioration significative de l'activité du transport international de marchandises en raison de la propagation du coronavirus Covid-19 » *est partiellement confirmée*. Nous avons constaté à travers l'enquête que la détérioration de l'activité du transport international de marchandises été relative.

Pour conclure, on peut dire que le sujet traité dans ce modeste travail et les idées présentées peuvent être complétés et enrichis dans d'autres travaux de recherche. De même, la logistique est un domaine très vaste qui reste ouvert à d'autres axes de recherche, afin d'approfondir les études dans ce sujet, nous proposons de mener des recherches dans quelques sujets qui sont :

- ✓ L'impact de la propagation d'une pandémie sur la performance de commerce international.
- ✓ Les risques liés à la chaîne d'approvisionnement.
 - ✓ L'application des TIC dans la chaîne logistique et leur impact sur la performance commerciale pendant la crise sanitaire de Covid-19.

Bibliographie

Bibliographie

1. Ouvrage :

- Dictionary of Epidemiology, John M. Last, Oxford University Press, 2000, P131.
- HONIGSBAUM, (M): Historical keyword Pandemic. The Lancet, P. 373.
- MORE, (D. M), FOLKERS, (G. K), & FAUCI, (A. S): What is a pandemic? J Infect Dis, 2009, P.200.
- Wuqi, (Q): Risk Communication for Emergency Management of Pandemic Prevention and Control in China, 2016, P.16.
- World Health Organization: Comparative analysis of national pandemic influenza preparedness plans, 2011.
- Nation Unies, commission économique pour l'Afrique, « Incidences socio-économiques d'Ébola sur l'Afrique », Avril 2015, p 50.
- Moise Donald Daily, logistique et transport international de marchandises le 'Harmattan 2013, p 46
- UNCTAD : J. Osterhaus, directeur, Oxford Economics, « GDP and merchandise tradeforecasts and models », communication personnelle (courriel et discussion) avec le secrétariat de la CNUCED, 26 et 27 juin et 1er juillet 2019.
- Josse. P, « Aspects économique du marché de transports », édition EYROLLES, Paris, 1997, p.3
- MARIE-MADELAINE (D), « Transport et la logistique », Dunod, Paris, 2010, p.427.
- LEGRAND (G) et MARTINI (H), gestion des opérations import-export, p47
- LASARY, « le commerce international à la portée de tous », Paris, 2005, p163.

2. Travaux universitaires :

- Ulrich G. TAMBY, Optimisation de l'exploitation et de la logistique portuaire. Cas du port de Toamasina à Madagascar, Institut supérieur de la technologie d'Antananarivo, 2010.
- MAOUCHI (Dj), OUARAS (Dj), Le rôle et l'importance du transport routier de marchandise dans le développement de la chaine logistique : cas Bejaia Logistique, Mémoire de fin d'étude, Université de Bejaia, 2018, p8.
- MACREZ Alexandre, « Le fret aérien : quelles perspectives ?mémoire de fin d'étude, Master 2 Sciences du Management Spécialité Logistique, Université Paris

3. Cahiers de recherche :

- GRUNEWALD (FR), « Épidémie, Pandémie et enjeux humanitaires », Groupe URD, publié le 29/03/2020, p 25, [20200401 Crises sanitaires FINAL.pdf \(alnap.org\)](#)
- BENSIMON (CO), libération, « 1968, la planète grippe » publié décembre 2005, [1968, la planète grippée. – Libération \(liberation.fr\)](#)
- Australia Research Council Centre of Excellence in Population Ageing Research, *The Global Macroeconomic Impacts of COVID-19*, Report 2020.
- European Center for Disease Prevention and Control, *Outbreak of novel coronavirus disease 2019: increased transmission globally fifth update*, report 2020, p9
- Congressional Research Service, *Global Economic Effects of COVID-19*, rapport 2020.
- African Union, *IMPACT OF THE CORONAVIRUS (COVID 19) ON THE AFRICAN ECONOMY*, Rapport 2020.
- Nations Unies, Aperçu des répercussions de la COVID-19 en Afrique, Rapport 2020
- Economist Intelligence Unit, Nations Unies Algérie, « Analyse rapide de l'impact socio-économique du Covid-19 sur l'Algérie », Juin 2020, P 5
- « Analyse rapide de l'impact socio-économique du Covid-19 sur l'Algérie », Juin 2020, p 10.
- Incoterms2010, règle officielle CCI, l'interprétation des termes commerciaux, publicationCCIn°600, paris, 2007.
- Journal de la Marine marchande, Dossier, Retro et perspective 2021, aussi renversante que 2020, Publié le 3 janvier 2021 par ADELIN (DSC)
- M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet, « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? » 2011. P. 85-93
- Fléchet, David (1999), « Aérogare de fret », Techniques de l'ingénieur, [Le fret aérien : quelles perspectives? - PDF Téléchargement Gratuit \(docplayer.fr\)](#)

4. Webographie :

- <https://www.hindawi.com/journals/jeph/2018/2710185/>
- <https://europepmc.org/article/med/26842456>
- <https://europepmc.org>
- <https://academic.oup.com/jid/article/200/7/1018/903237>

- OMS, Rapport sur la santé dans le monde 2003, [37378_OMS_rap_cov\(who.int\)](#)
- OMS, Document information scientifique, « Estimation de la mortalité due à la covid-19 » publié 4 Aout 2020, [WHO-2019-nCoV-Sci_Brief-Mortality-2020.1-fre.pdf](#)
- IMF, « PERSPECTIVES DE L'ÉCONOMIE MONDIALE » [Perspectives de l'économie mondiale, avril 2020 : le grand confinement \(imf.org\)](#)
- GOPINATH (Gita), FMI, « Le « Grand confinement » : pire récession économique depuis la Grande dépression » [Le « Grand confinement » : pire récession économique depuis la Grande dépression \(imf.org\)](#)
- [Prix hebdomadaires du pétrole brut 2021 | Statista](#)
- Panthéon-Sorbonne, p 13, Avril 2009, [Le fret aérien : quelles perspectives? - PDF Téléchargement Gratuit \(docplayer.fr\)](#),
- <http://www.techno-science.net/>
- <https://www.gefco.net>
- <https://www.gefco.net/fr>
- <https://savoirs.rfi.fr/fr/comprendre-enrichir/economie/le-transport-maritime>
- <http://www.senat.fr/rap/a18-152-3/a18-152-310.html>
- <https://www.banquemondiale.org/>
- <https://blogs.worldbank.org/>
- UNCTAD, résumé 2020, [rmt2020summary_fr.pdf \(unctad.org\)](#)
- <https://calenda.org/>
- <https://unctad.org>
- <https://www.bordeaux-port.fr/>
- [Transport routier | GEFCO](#)
- <https://www.gefco.net/>
- Police (Sv), le blog espace poids lourds, Conseil et test de camions
- camion-occasion.com
- <https://www.techno-science.net/>
- CRM, UNECE, <https://unece.org/DAM/trans/conventn/cmr>
- [Société de Logistique et Consulting à Tanger - KyForwarder.com](#)
- <https://www.icao.int/>
- [ICAO-WCO Moving-Air-Cargo 2013-05-13 cover.indd \(wcoomd.org\)](#)
https://www.lantenne.com/Le-chargeur_a16917.html

Annexes

Liste des annexes

N°	Intitulé
01	Guide d'entretien
02	Organigramme de la direction d'affrètement de la SNTR AGEFAL
03	Dossier à fournir « Transport international routier »

ANNEXE 01 : GUIDE D'ENTRETIEN

Le premier entretien (Partie 1)

❖ Logistique de transport international routier des marchandises

Q1. L'activité de transport international du Groupe LOGITRANS est un nouveau segment développé en 2018 visant à accompagner les opérateurs économiques algériens pour l'acheminement de leurs produits exportés¹. Quels sont les principaux objectifs de cette activité ? Et quel est le taux de leur réalisation ?

Q2. Dans quelle mesure les opérateurs économiques bénéficient-ils des services du Groupe en matière de transport international routier de marchandises ? Il y-a-t-ils des d'autres services ou prestations annexes pour une meilleure prise en charge des demandes des opérateurs économiques ?

Q3. Comment se déroule le processus de transport routier international de marchandise ?

Q4. Quels sont les moyens et capacités de transport utilisés pour la réalisation de ce type de prestations ?

Q5. Quelles sont les cercles de destination de Groupe LOGITRANS en matière de transport international de marchandises ?

Q6. Quels incoterms traitez-vous en matière de transport international routier des marchandises ?

Q7. Avec les caractéristiques difficiles de l'Afrique, comment assurez-vous le bon déroulement des opérations de transport ?

Q8. Quel est la politique de LOGITRANS pour améliorer l'activité de transport international routier ?

¹ Document interne de l'entreprise

❖ **L'impact de coronavirus sur les activités de transport et logistique du Groupe**

Q1. Avez-vous défini les risques liés à la chaîne logistique et qui pourraient être causés par les crises de toute nature ?

Q2. Quel est l'impact de la crise sanitaire liée à la propagation du coronavirus Covid-19 sur le transport routier des marchandises ?

Q3. Comment le Groupe a-t-il fait face aux effets de la crise sanitaire au niveau de transport international routier ?

Q4. Quelles sont les solutions proposées pour mieux gérer les risques ?

Le deuxième entretien (partie 2)

Logistique de transport international par voie maritime et aérienne

Q1. Pouvez-vous nous expliquer l'activité de logistique extra-portuaire ?

Q2. Le transport maritime représente 95% du commerce international de l'Algérie. Dans quelles mesures le Groupe LOGITRANS répond-il aux normes internationales en matière de transport international des marchandises ?

Q3. Pouvez-vous nous expliquer la prestation de transport maritime et aérien que vous proposez ?

Le troisième guide entretien

Activités de transitaire

Q1. Quel est la mission d'un responsable transit?

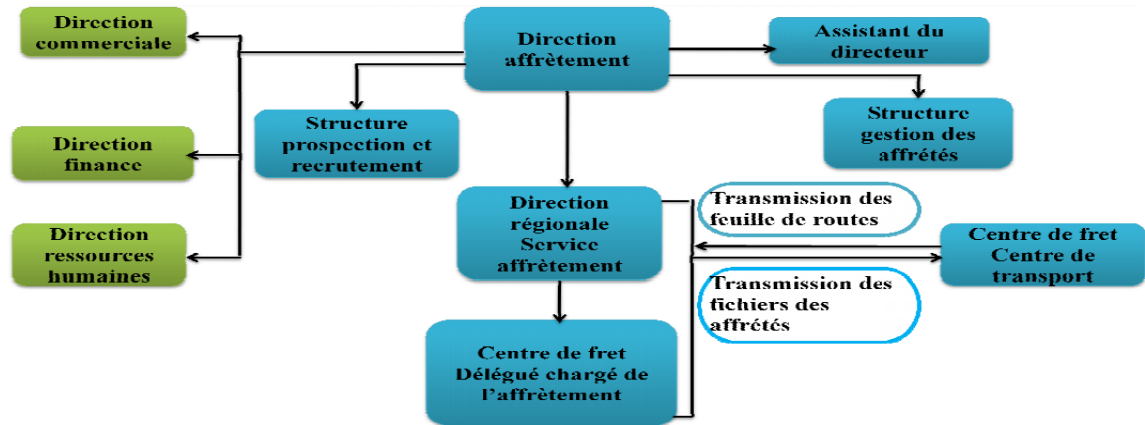
L'impact de la crise sanitaire sur l'activité de transit

Q1. En tant qu'un transitaire international, quels problèmes avez-vous éprouvés après la fermeture soudaine des frontières internationales en raison de la crise sanitaire de coronavirus Covid-19?

Q2. Quel est son impact sur l'activité de transport maritime et aérien chez le Groupe LOGITRANS ?

Q3. Comment avez-vous géré cette situation ?

**ANNEXE 02 : ORGANIGRAMME DE LA DIRECTION D’AFFRÈTEMENT DE LA
SNTR AGEFAL**



ANNEXE 03 : Dossier à fournir « Transport international des produits exportés »

- ❖ Registre de commerce avec code « Production » ou « Exportation » ;
 - ❖ Attestation d'identification fiscale (NIF) ;
 - ❖ Numéro d'identification statistique (NIS) ;
 - ❖ Liste de colisage ;
 - ❖ Facture domiciliée « originale » ;
 - ❖ Certificat d'origine ;
 - ❖ Certificat phytosanitaire pour les produits agricoles ;
 - ❖ Certificat de fumigation pour les dattes ;
 - ❖ Certificat d'analyse pour les produits agroalimentaires.
-

Table des matières

Résumé	
Dédicace	
Remerciement	
List des tableaux	
Liste des figures	
Liste des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale	01
Chapitre 01 : Pandémie due au Covid-19 et répercussion sur l'économie	04
Introduction de chapitre	05
Section 01 : La propagation des épidémies	05
1.1. Définition de la pandémie	05
1.2. Les pandémies à travers l'histoire	07
1.3. Les caractéristiques d'une pandémie	09
1.3.1. Vaste extension géographique	09
1.3.2. Mouvement de la maladie	10
1.3.3. Nouveauté	10
1.3.4. Taux d'attaques et explosivité élevés	10
1.4. L'impact des pandémies	11
1.4.1. Les impacts économiques	11
1.4.2. Impacts sociaux	11
1.4.3. L'impact sur la santé	12
Section 02 : Le contexte économique international actuel face au Covid-19	13
1.1. Nouvelle maladie en 2019 du coronavirus (Covid-19)	13
2.2. Covid-19 contexte pandémique	14
2.3. Contexte économique international actuel	15
2.3.1. Répercussions de la pandémie due au COVID-19 sur la croissance mondiale	16
2.3.2. L'économie mondiale en récession en 2020	17
2.3.3. Une chute considérable des prix des matières premières	18
2.3.4. Une hausse du chômage mondial	20
2.4. Impact de la crise sanitaire due au Covid-19 sur les économies africaines	20
2.4.1. Croissance économique de l'Afrique	20
2.4.2. Incidence du COVID-19 sur les principales économies africaines	21
Section 03 : L'impact économique-commercial de la pandémie due au Covid-19 sur l'Algérie	22
3.1. Etat actuel de l'économie algérienne	22
3.2. Impact sur les variables macro-économiques	25

3.3. Impact sur l'emploi et les entreprises	26
Conclusion de chapitre	28
Chapitre 02 : Le transport international de marchandises	29
Introduction de chapitre	30
Section 01 : Transport maritime et compétitivité internationale	30
1.1. Actualité, faits et chiffres du transport international maritime	30
1.1.1. Définition du transport maritime	30
1.1.2. Les spécificités du transport maritime	31
1.1.3. Le transport maritime en chiffre	32
1.1.4. Choix des incoterms	32
1.1.4.1. Définition des incoterms	32
1.1.4.2. Les incoterms exclusivement maritime	33
1.2. Le transport maritime à l'échelle mondiale et africaine	34
1.2.1. Contexte mondial du transport maritime	34
1.2.1.1. Evolution de l'économie mondiale	34
1.2.1.2. Chiffre et réalité du transport maritime à l'échelle mondial	35
1.2.2. Contexte africain	37
1.2.3. Le transport maritime de marchandise en Algérie	38
1.3. Spécificités de la logistique maritime	39
1.3.1. Acteurs et processus	39
1.3.2. La chaîne logistique maritime	41
1.3.2.1. Le débarquement	41
1.3.2.2. L'embarquement	42
1.3.2.3. La manipulation	42
1.3.2.4. Livraison de marchandise :	42
1.3.2.5. Réception de marchandise :	42
1.4. Compétitivité internationale de transport maritime	42
1.4.1. Les leviers de la compétitivité dans le contexte portuaire	43
Section 02 : Le transport international routier de marchandises	43
2.1. Définition et caractéristique du transport routier	44
2.1.1. Définition du TRM	44
2.1.2. Caractéristique du transport routier	44
2.2. Les spécificités du transport routier de marchandises	45
2.3. Les moyens utilisés dans le transport routier de marchandises	45
2.3.1. Les camions-porteurs	47
2.3.2. Les trains routiers	47
2.4. Les types de transport routier de marchandises	47
2.4.1. Transporteurs pour compte propre (privé)	47
2.4.2. Transporteurs pour compte d'autrui (public) :	47
2.5. Les intervenants dans le transport routier de marchandise	48
2.5.1. Le commissionnaire de transport :	48
2.5.2. Le transitaire :	48
2.5.3. Le courtier :	48
2.5.4. Le transporteur	48

2.5.5. Le chargeur :	48
2.5.6. Le logisticien :	48
2.6. Cadres organisationnels	49
2.6.1. Le commissionnaire de transport :	49
2.6.2. Convention TIR	49
2.7. La tarification du transport routier	49
2.8. Avantages, Inconvénients du TRM	49
Section 03 : Le transport aérien de marchandises	50
3.1. Généralités sur le transport aérien	50
3.1.1. Définition de transport aérien	50
3.1.2. Caractéristique	50
3.2. Avantages et inconvénients du transport aérien :	51
3.3. La règlementation internationale de transport aérien	51
3.3.1. Le contrat et la documentation du transport aérien	51
3.3.2. Les obligations des parties du contrat de transport aérien	51
3.3.3. La lettre de transport aérien (LTA)	52
3.4. Les convention	52
3.4.1. Convention de Varsovien	52
3.4.2. La Convention de Montréal	53
3.5. La tarification de transport aérien	53
3.5.1. Le tarif général	53
3.5.2. Le tarif ULD	53
3.5.3. Les tarifs préférentiels	54
3.6. La chaîne logistique de fret aérien	54
3.6.1. Définition de la chaine logistique de fret aérien	54
3.6.2. Les acteurs de fret aérien	55
3.6.2.1. Expéditeur	55
3.6.2.2. L'agent de fret aérien:	55
3.6.2.3. L'agent de handling (société d'assistance)	55
3.6.2.4. Le transporteur	55
3.6.2.5. Les services administratifs	56
3.6.2.6. Les gestionnaires d'aéroport	56
3.6.3. L'aérogare de fret	56
Conclusion du chapitre :	59
Chapitre 03 : L'impact de la crise sanitaire de coronavirus Covid-19 sur l'activité de transport international de marchandises	60
Introduction du chapitre	61
Section 01 : présentation de l'organisme d'accueil – Groupe LOGITRANS	62
1.1. Présentation de Groupe	62
1.2. L'historique de SNTR	62
1.3. L'activité de transport international du Groupe LOGITRANS	63
1.3.1. Le transport international routier	64
1.3.2. Facilitations du Groupe LOGITRANS en matière de transport international	65
1.4. Les moyens du Groupe	66

1.5. Les filiales du Groupe LOGITRANS	68
1.5.1. La SNTR AGEFAL	68
1.5.2. La SNTR TRANSPORT	69
1.5.3. La filial L'ACGS	69
1.5.3.1. Présentation de la filial ACGS	69
1.5.3.2. Les services de la filial ACGS	70
1.5.4. Académie transport et logistique ACTL	70
Section 02 : La démarche de l'enquête	72
2.1. Démarche méthodologique de l'étude	72
2.1.1. L'objective de l'étude	72
2.1.2. L'approche de la recherche	73
2.2. Outils de recherche	73
2.2.1. Définition de l'entretien :	73
2.2.2. Les types d'entretien	74
2.2.2.1. Entretien non directif	74
2.2.2.2. Entretien semi directif	74
2.2.2.3. Entretien directif	75
2.2.3. La réalisation des entretiens	75
Section 03 : Analyse de l'étude qualitative et interprétation des résultats	76
3.1. L'étude qualitative : les entretiens	76
3.1.1. Le premier entretien (Partie 1)	76
3.1.2. Le deuxième entretien (partie 2)	81
3.1.3. Le troisième guide entretien (partie 3)	83
3.2. Synthèse de l'étude	84
3.3. Les suggestions	85
Conclusion du chapitre	85
Conclusion générale	86
Bibliographie	
Annexes	

