



2UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA



Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion  
Département des Sciences Commerciales

## MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de  
MASTER EN SCIENCES COMMERCIALES

Option : Commerce International et Logistique

**LES CAPACITÉS DE RÉSILIENCE DES ENTREPRISES  
PORTUAIRES ALGÉRIENNES FACE À LA CRISE  
SANITAIRE.**

**CAS DE L'EPBEJAIA ET L'EPSKIKDA.**

Préparé par :  
M<sup>lle</sup> SEHILI Rayane

Dirigé par :  
M. BAKLI Mustapha

Date de soutenance : 21 Septembre 2021

**Jury :**

Président : Mme MOUSSI Ferroudja

Examineur : Mme TIAB Fahima

**Année universitaire : 2020/2021**

# *Dédicaces*

*Merci Allah « mon dieu » de m'avoir donné la capacité d'écrire et de réfléchir, la force d'y croire, la patience d'aller jusqu'au bout du rêve et le bonheur de lever mes mains vers le ciel et de dire « Merci ».*

*Je dédie cet humble travail :*

*A ma mère celle qui m'a donnée la vie, le symbole de tendresse, qui s'est sacrifiée pour mon bonheur et ma réussite, qui a été mon ombre durant toutes les années d'études, et qui a veillé tout au long de ma vie à m'encourager, à me donner l'aide et à me protéger.*

*Que dieu la garde et la protège*

*A la mémoire de mon père,*

*J'espère qu'il sera fier de moi là où il est, et que dieu l'accueille dans son vaste paradis.*

*A mes frères et leurs épouses,*

*A ma sœur,*

*Pour son soutien moral et ses conseils précieux tout au long de mes études.*

*A ma très chère amie, Nour El Imene, qui a toujours été à mes côtés durant mon parcours à Bejaia.*

*A monsieur Lalali.Rachid, qui m'a soutenu et cru en moi depuis mon arrivée à l'université de Bejaia.*

*A mes chers amis, pour leurs aides et support dans les moments difficiles.*

*Ce fut une très belle expérience, merci à tous*

# *Remerciements*

Je remercie Dieu le tout puissant de m'avoir donné la force, la volonté et le courage pour réaliser ce modeste travail.

Au terme de mon travail, j'ai l'honneur et le plaisir de présenter ma profonde gratitude et mes sincères remerciements à mon encadreur Mr. BAKLI Mustapha enseignant en sciences économiques à l'université de Bejaia, pour ses précieux conseils, ses orientations et son encouragement qui m'ont permis de bien mener ce travail.

Mes remerciements sont adressés également à l'entreprise portuaire de Bejaia et à l'entreprise portuaire de Skikda qui m'ont bien accueilli même en période de crise. Je leurs remercie pour le temps qu'ils m'ont accordé et pour les informations qu'ils m'ont communiquées et l'apprentissage dont j'ai bénéficié tout au long de mon stage.

Je tiens à exprimer mon profond remerciement à l'ensemble des membres du jury qui ont bien voulu examiner mon travail.

Je voudrais exprimer ma gratitude à tous les professeurs et enseignants du département des sciences commerciales, qui ont été les piliers de ma formation et de mon niveau actuel, je vous adresse mes meilleurs remerciements.

J'adresse aussi mes remerciements à toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce modeste travail, commençant par ma mère pour son attention et son encouragement. Je tiens à remercier très chaleureusement tous les membres de ma famille pour leur soutien moral et l'intérêt qu'ils ont toujours porté à ce que je faisais et qui même à distance n'ont cessé de m'encourager.

# *Citation*

*« Au milieu de chaque crise, se trouve de  
grandes opportunités »*

*Albert Einstein*

*« N'allez pas où le chemin peut vous mener.  
Allez plutôt là où il n'y a pas de route et laissez  
une trace. »*

*Ralph Waldo Emerson.*

## Liste des abréviations

**APD** : aides publiques au développement

**CEA** : commission économique africaine

**CKD** : Completely Knocked Down

**CNAN** : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

**CNUCED** : Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

**EPB** : Entreprise portuaire de Bejaia

**EPE** : Entreprise Publique Economique

**EPS** : Entreprise portuaire de Skikda

**ESPO** : Organisation des Ports maritimes européens

**EVP** : équivalent vingt pieds

**FCA** : L'italo-américain Fiat Chrysler

**FMI** : Fond monétaire international

**G20** : Groupe des vingt

**IATA** : International Air Transport Association

**IDE** : investissements directs étranger

**ISL** : institute of Shipping Economics and Logistics

**ISO** : organisation internationale de normalisation

**Navires LO/LO** : Lift-On/ Lift-Off

**Navires RO/RO** : Roll-On/ Roll-Off

**NBS** : National Bureau of Statistics

**OCDE** : Organisation de Coopération et de Développement Economique

**OHSAS**: British Standard Occupational Health and Safety Assessment Series

**OIT** : Organisation Internationale du Travail

**OMS** : Organisation Mondiale de la Santé

**ONP** : Office National des Ports

**ONU** : Organisation des Nations Unies

**OPEP** : Organisation des pays exportateurs de pétrole

**PIB** : produit intérieur brut

**PMI** : Project Management Institute

**PSA** : Groupe PSA Peugeot Société Anonyme

**SERPORT** : Services Portuaires

**SKD** : Semi Knocked Down

**SME** : Système de Management Environnemental

**SO.NA.MA** : Société Nationale de Manutention

**SOGEPORTS** : Société de Gestion des participations des Ports

**SPA** : Société par Actions

**UE** : Union Européenne

**Unctad** : United Nations Conference on Trade and Development

**USA** : United States of America

**USD** : United States Dollar

**ZAII** : Zone Franche d'Activités Industrielles Intégrées

# **SOMMAIRE**

## **Introduction générale**

### **Chapitre 01 : La crise sanitaire, genèse et évolution imprévue**

- 1.1 Qu'est-ce qu'une crise sanitaire ?
- 1.2 Vulnérabilité du commerce international face aux crises économiques
- 1.3 C'est quoi la covid-19 ?

### **Chapitre 02 : Les entreprises portuaires dans le commerce international**

- 2.1 Le port : Définition, principales fonctions et typologie
- 2.2 Le rôle/la place des ports dans le Commerce international
- 2.3 La situation économique mondiale avant et après la crise

### **Chapitre 3 : Les capacités réactionnelles et de résistance des entreprises portuaires algériennes**

- 3.1 Objectifs et méthodologie
- 3.2 Présentation succincte des ports comparés
- 3.3 L'état des deux entreprises avant la crise sanitaire
- 3.4 Comparaison des activités des deux entreprises avant et durant la crise sanitaire
- 3.5 Les mesures préventives adoptées par les deux entreprises portuaires
- 3.6 Analyse synthétique et enseignements

## **Conclusion générale**

## **Annexes**

## **Index**

Liste des illustrations

- Liste des tableaux
- Liste des figures

## **Bibliographie**

## **Table des matières**

# **Introduction générale**

## Introduction générale

Depuis mars 2020, l'Algérie au même titre que le reste du monde est confrontée à une crise sanitaire, appelée COVID 19. Et a pris conscience, sérieusement, des implications dangereuses qu'elle peut encourir. Ses dessous voire les explications des observateurs avisés restent ambiguës. Suite à ça, la machine économique des pays s'est estompée et peine à redémarrer, en dépit des multiples tentatives d'amortissement de ses effets.

« Le monde n'a jamais connu une telle défaite, ou peut-on dire une telle crise ; tout s'est brutalement arrêté, les gens ont eu peur ; rien n'a été prévu et rien ne sera plus comme avant !

Un événement mondial se doit d'avoir des conséquences planétaires. Des changements vont peut-être se produire dans le monde entier, tant à l'intérieur des pays qu'entre les Etats.

Un nouveau virus, a envahi la vie des hommes sur les cinq continents. Comme dans un film de science-fiction. Rapidement, en quelques semaines, le monde entier s'est fatalement senti en danger, plus de 50% de l'humanité s'est retrouvée confinée, enfermée, complètement emmitouflée, mesurant ses faits et gestes ».

La déclaration d'épidémie a été maintenue pendant plus de deux mois.

C'est seulement le 12 mars 2020 que l'OMS admet la pandémie et demande aux chefs d'Etats de prendre les mesures nécessaires<sup>1</sup>. Il s'ensuit une espèce de « copier-coller », grandeur nature, à partir de la Chine qui a déjà le mode d'emploi, dupliqué dans le monde entier, sans grande explication ?

Les voies aériennes, maritimes et ferroviaires internationales ont été totalement interrompues, à l'intérieur de chaque pays, les déplacements étaient scrupuleusement surveillés. Les médias audio, visuels et écrits ne parlaient que de ça. Les comportements, de bout en bout de la planète ; d'Est en Ouest, du Pôle nord au Pôle sud, se copiaient comme un cliché qui se répète à l'infini. Tous parlent de mesures de distanciation ; se saluer de loin, sans se serrer la main, l'utilité ou la non-utilité du masque, l'efficacité ou la non-efficacité des différents traitements classiques de la grippe,... etc.

---

<sup>1</sup> ONU INFO, L'ACTUALITÉ MONDIALE UN REGARD HUMAIN, SUR LE SITE : [HTTPS://NEWS.UN.ORG/FR/AUDIO-PRODUCT/ACTUALITES/DATE/2020?PAGE=36](https://news.un.org/fr/audio-product/actualites/date/2020?page=36)

Il est vrai que c'est une crise sanitaire dont le confinement semblait être le seul moyen plausible de protéger des vies et de préserver les systèmes de santé, fragiles dans la majeure partie des pays du monde, mais cela s'est rejailli sur la vie économique des nations, provoquant une crise sans précédent quasiment semblable au choc boursier de 1929. Une crise économique plus grave que celle des surprimes de 2008-2009, et dans certains cas, a connu la plus forte baisse de croissance jamais enregistrée. Les estimations pour l'année 2020 indiquent une récession mondiale généralisée égalant la Grande Dépression des années 1930.<sup>1</sup>

La crise de la COVID-19 ajoute de nouvelles menaces et aggrave les fissures qui existaient dans un monde déjà angoissé.

La pandémie a montré combien les nations du monde dépendaient les unes des autres et a mis en évidence l'importance du secteur des transports maritimes, indispensables au maintien de l'approvisionnement en biens essentiels et des activités commerciales mondiales pendant la crise, pendant la phase de reprise et au moment du retour à la normale.

De nombreuses entités et organismes internationaux, ont formulé des recommandations et des lignes directrices invitant à garantir la continuité de l'activité du secteur maritime, tout en protégeant les travailleurs portuaires et les gens de mer contre les effets de la pandémie. Elles ont insisté sur la nécessité pour les navires de se conformer aux exigences internationales, y compris aux restrictions sanitaires, et pour les ports de rester ouverts au trafic maritime et aux opérations de transport intermodal.

Le port est l'une des composantes essentielles dans la chaîne du transport maritime, il est considéré comme un espace économique, stratégique et un lieu de transit de diverses marchandises dans les meilleures conditions, coûts, délais et sécurité.

Les ports jouent un rôle primordial dans l'économie internationale et dans l'amplification des échanges commerciaux Nord-Sud (entre les pays développés et les pays en voie de développement). Pour cela, le secteur portuaire doit alors s'adapter, d'une part, aux exigences de développement du commerce international, par les engagements des pays dans les accords de libre-échange, et d'autre part, aux contraintes et évolutions économiques notamment avec l'apparition de la COVID-19.

---

<sup>1</sup> MUKHISA KITUYI, LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CNUCED, RAPPORT SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT 2020.

Durant l'avènement de la crise, des paniques voire une instabilité des activités portuaires ont été enregistrées et constatées.

C'est dans cet ordre d'idées que s'inscrit notre préoccupation. Notre recherche a pour ambition d'observer les capacités de résistance et comprendre les capacités réactionnelles des entreprises portuaires durant cette crise, d'où l'essence de notre questionnement principal à savoir : **quelles sont les réactions des entreprises portuaires durant la crise sanitaire ?**

Ce qui nous amène à poser les questions subsidiaires ci-après :

- **Quels sont les éléments de similitudes et de différences entre les réactions des entreprises portuaires ? Et comment peut-on les expliquer ?**
- **Quels sont les éléments techniques et logistiques mobilisés par l'entreprise portuaire pour résister aux effets collatéraux de la crise ?**

Dans le souci d'affiner notre recherche et l'aborder méthodiquement dans l'objectif d'apporter des éléments de réponses objectifs, nous avons procédé par trois étapes ;

Dans la première étape de notre démarche, nous avons amorcé le travail de recherches bibliographiques et de recueil documentaire en rapport avec la thématique de notre recherche. Cette étape nous a permis de dégager un plan de travail structuré autour de trois chapitres.

Le premier chapitre aborde des aspects théoriques sur la crise sanitaire. Un retour rapide aux éléments conceptuels de base, ses caractéristiques, ses conséquences, les origines de la COVID-19, sa propagation et évolution dans le monde et en particulier en Algérie, l'impact et la prolongation de cette dernière sur l'économie en général et sur le commerce international en particulier.

Le deuxième chapitre, quant à lui, s'est intéressé à aborder la situation économique mondiale avant et après la crise de la COVID-19, la fonction des entreprises portuaires et leurs rôles stratégiques dans le commerce international.

Le troisième chapitre, basé essentiellement sur le travail empirique, a pour objet de répondre à notre questionnement. La démarche poursuivie étant quantitative et repose sur une enquête menée par questionnaire auprès des travailleurs et responsables des deux entreprises portuaires citées supra.

La deuxième étape consiste à mettre en place deux hypothèses de travail susceptibles de nous aider à cerner notre démarche. Il s'agit de les confirmer ou de les infirmer.

Dans la première hypothèse, nous partons de la supposition que durant la crise, les entreprises portuaires se contentent de l'application strictes des instructions émises par la tutelle.

Dans la deuxième hypothèse, nous considérons que face à la crise sanitaire, en position de manque à gagner, l'entreprise portuaire, prend l'initiative, en mobilisant « délibérément » des moyens supplémentaires pour surpasser les exigences de leurs activités.

La troisième étape, en constatant le besoin de soutenir notre démarche méthodologique par la tenue d'un stage auprès d'une entreprise portuaire, nous avons jugé opportun avec l'accord de l'encadreur d'organiser une enquête de terrain auprès de deux entreprises portuaires en l'occurrence celle de l'EPBejaia et EPSkikda. Cette étape s'est révélée fructueuse dans la mesure où elle nous a permis d'établir une étude comparative des volumes des activités avant et durant la crise. La collecte d'un nombre appréciable de données statistiques a conforté notre choix et surtout notre démarche.

**Chapitre 01 :**  
**La crise sanitaire, genèse et**  
**évolution imprévue**

## **Chapitre 01 : La crise sanitaire, genèse et évolution imprévue**

Dans ce chapitre nous reviendrons aux éléments provocateurs de la crise sanitaire, les facteurs ayant contribué à sa propagation rapide et son processus d'évolution incontrôlée en dépit des moyens mobilisés par les pays touchés. Par ailleurs, nous consacrerons un passage pour rappeler l'essentiel des crises connues par les économies mondiales.

### **1.1 Qu'est-ce qu'une crise sanitaire ?**

Il importe de voir les pandémies comme des chocs économiques externes ou exogènes négatifs. Au début, une pandémie ne fait pas partie du paysage économique. Mais du jour au lendemain, elle devient la première des variables qui régissent l'activité économique dans un pays, voire dans le monde. En termes économiques, la maladie peut être considérée comme un phénomène étranger au fonctionnement normal du système. Mais dès que le choc se produit, il affecte profondément l'offre et la demande, ainsi que les circonstances monétaires et fiscales ; Comme nous l'avons vu dans la pandémie en cours.

#### **1.1.1 Définition de la crise sanitaire**

Une crise sanitaire se caractérise par des événements qui affectent la santé d'un grand nombre d'individus, cette crise peut éventuellement faire accroître le facteur significatif de mortalité ou de surmortalité, dans un secteur géographique précis ou la Planète entière.

Les crises sanitaires sont déclarées par l'État, elles sont parfois très médiatisées et le rôle de la presse peut devenir central.

Les crises sanitaires peuvent se doubler d'une crise économique et sociétale, c'est le cas pour la pandémie de coronavirus. Les conséquences sur la conjoncture économique affectent l'activité des sociétés qui doivent s'adapter à ce nouvel environnement.<sup>1</sup>

#### **1.1.2 Caractéristiques de la crise sanitaire**

Pour être considéré comme une crise sanitaire, deux conditions doivent être réunies :

- Il s'agit d'une situation d'urgence qui représente une menace pour la santé de la population ;
- C'est une situation inédite qui n'a jamais été expérimentée.

---

<sup>1</sup> FUTURA SANTÉ, DÉFINITION, CRISE SANITAIRE, SUR LE SITE : [HTTPS://WWW.FUTURA-SCIENCES.COM/SANTE/DEFINITIONS/PANDEMIE-CRISE-SANITAIRE-19283/](https://www.futura-sciences.com/sante/definitions/pandemie-crise-sanitaire-19283/)

Les facteurs déclencheurs qui donnent naissance à une crise peuvent être liés à une activité industrielle mais parfois l'origine peut être inconnue. Elles peuvent se présenter en tant qu'épidémie, crise médicamenteuse, alimentaire ou naturelle (tsunami, canicule etc.)<sup>1</sup>

### **1.1.3 Conséquences des crises sanitaires**

Les crises sanitaires se traduisent toujours par une augmentation des indicateurs de mortalité ou de morbidité. Elles peuvent révéler des dysfonctionnements au niveau du système de santé et celui-ci devra être amélioré et repensé. Dans le cas d'une épidémie, les scientifiques sont très sollicités pour répondre aux problématiques et la recherche d'une solution sera plus ou moins longue en fonction de la situation.

Les pouvoirs publics peuvent être déstabilisés face à cette crise inédite et prendront toutes les mesures nécessaires qui s'imposent pour protéger et sécuriser la population.<sup>2</sup>

### **1.1.4 Rétrospective des crises sanitaires**

En deux mois, le monde avec ses 5 continents et plus de 7 milliards d'êtres humains se retrouve à penser en même temps à la même chose. Mais pas de la même façon. Les scientifiques se battent pour trouver des solutions, des remèdes et des vaccins alors que les historiens fouillent l'histoire pour contrecarrer l'irrationalité grandissante qui tente de dévier la pensée humaine.

Curieusement, des événements de l'histoire sont déterrés et refont surface pour parler d'une malédiction divine sur les années 20 : 2020, 1920, 1820, 1720... à un siècle d'intervalle, tous les 100 ans, Dieu rappelle à l'ordre l'humanité en envoyant une pandémie ravageuse qui « nettoie la terre ». Est-ce une coïncidence ou le destin de l'homme ?<sup>3</sup>

En effet, les pandémies inscrites au palmarès de l'humanité sont très nombreuses, et même si les moyens de communication et de transport étaient loin d'atteindre la globalisation du XXe/XXIe siècle, les maladies trouvaient des moyens pernicieux de se déplacer de par le monde. On remonte au moins au VIe siècle où une épidémie, appelée « la peste justinienne », s'est abattue sur l'empire romain d'Orient. Au XIVe siècle, il y a eu « la peste bubonique » ou « la peste noire » qui a traversé le monde, fauchant un tiers de sa population. En Europe, où elle a sévi entre 1347 et 1351, la moitié des gens sont morts. En 1720, une maladie a sévi en France, c'est « la peste marseillaise », considérée comme la

---

1 OP. CITE PAGE 05

2 OP. CITE PAGE 05

3 GUALLEZE OUIZA, EXPERTE-CHERCHEURE, COVID 19 : L'ÉPREUVE ALGÉRIENNE, REGARD D'ALGÉRIE N°1 EDITION DE JUIN 2020, PAGE07

dernière grande épidémie que la France a connue, tuant près de la moitié de la population à Marseille et en Provence, malgré un dispositif de protection assez strict. Mais la peste marseillaise est venue d'ailleurs, quelques années plus tôt, elle aurait été embarquée de Syrie sur un bateau de marchandises, qui leur est parvenue d'Asie, en effet, c'est en Asie, plus précisément dans le triangle « Inde, Chine, Indonésie », probablement parce que c'était déjà des villes surpeuplées, que les épidémies trouvaient leurs foyers et se développaient le plus aisément. C'est là aussi que les historiens situent les foyers des grandes épidémies du XIXe, qui se sont déplacées vers le Moyen-Orient, l'Europe, l'Afrique et les Amériques.

1820, le monde a subi des vagues de choléra étalées sur des dizaines d'années, touchant tous les continents, démultiplié par les bateaux et le chemin de fer naissant. La 1<sup>ère</sup> vague (1817-1824) a débuté à Calcutta, frappant l'Extrême-Orient, l'Asie mineure et même l'Afrique orientale. La 2<sup>e</sup> vague est celle du Bengale (1829-1837) qui a touché la Perse, la mer Caspienne, Moscou, Varsovie, la Mecque, l'Egypte puis l'Europe, notamment Paris et Londres, pour atteindre l'Amérique du nord, et l'Amérique centrale, surtout Cuba et Mexique. La 3<sup>e</sup> vague (1840-1860) a démarré d'Inde, vers l'Afghanistan et la Chine, puis l'Europe et l'Afrique du Nord, dont l'Algérie, atteignant l'Amérique du Nord avec les bateaux de cargaison. Elle a fait plusieurs millions de morts dont un million juste en Russie. La 4<sup>e</sup> vague (1863-1875) a touché l'Europe du Nord, la Belgique, la France, l'Afrique du nord, la Mecque et l'Amérique du Sud. La 5<sup>e</sup> (1881-1896) s'est diffusée à partir de l'Inde vers l'Est et l'Ouest sur plusieurs continents. Et la 6<sup>e</sup> (1899-1923) est partie d'Asie, vers la Russie et l'Europe centrale et occidentale.

Toutes ces pandémies ont ravagé le monde. Peu à peu, les pays d'Europe ont éradiqué certaines maladies, comme le choléra. Mais dans plusieurs pays d'Afrique, celui-ci sévit encore de façon endémique, à cause des conditions de vie rudimentaires et le manque d'hygiène. Ce continent est même devenu pourvoyeur de choléra dans le monde. Juste entre 1998 et 1999, une importante épidémie a touché l'Afrique de l'Est avec le Kenya, la Tanzanie, jusqu'à Madagascar en passant par les Comores. Alors qu'en 2010, Haïti a subi une autre épidémie de choléra. Et en 2018, l'Algérie a tiré la sonnette d'alarme sur une alerte au choléra. Heureusement, les résultats étaient mineurs.

Quant à l'épidémie de 1920, au lendemain de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, dans un monde affaibli et des populations sans ressource, c'est la grippe espagnole qui a commencé à se répandre depuis 1918, parallèlement au choléra, ravageant surtout l'Amérique et l'Europe. Elle a été appelée « grippe espagnole » car seule l'Espagne a conservé des informations

relatives aux maladies qui touchaient sa population de l'époque. D'après l'institut Pasteur, cette maladie aurait fait près de 50 millions de morts. Mais des réévaluations plus récentes avancent le chiffre de 100 millions répartie entre l'Inde, la Chine, l'Europe occidentale et les Etats-Unis, jusqu'en Nouvelle-Calédonie.

De même, après la deuxième guerre mondiale, plusieurs épidémies sévissaient simultanément : le Typhus, le choléra et la peste cohabitaient dans les années 1940 dans plusieurs pays, dont l'Algérie, appauvris par la guerre et la colonisation.

D'autres épidémies ont frappé l'humanité ces dernières années : la grippe aviaire, la grippe porcine, Ebola, le paludisme...

Alors, pour 2020, même si on ne veut pas faire le lien, il est utile de rappeler que ce coronavirus appelé « Covid-19 » ou encore « SARS-CoV 19 », provoquant la maladie de « la Covid-19 » n'en est pas à sa première vague, en 2003, une épidémie est apparue en Chine, dans la province de Guangdong, due elle aussi à un agent pathogène de la famille des coronavirus, engendrant un syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) ou (SARS-CoV). Elle a été à l'origine de milliers de morts. En 2013, un autre syndrome respiratoire dit MERS-CoV (un syndrome respiratoire aigu sévère du Moyen-Orient), identifié à partir d'Arabie Saoudite, Qatar et les Emirats Arabes Unis, a aussi fait beaucoup de victimes. C'est ce qui explique que dès le 5 mars 2020, avant même que l'OMS ne déclare l'état de pandémie, l'Arabie Saoudite a été le premier pays musulman à interrompre ses voyages, fermer ses mosquées et interdire la visite des lieux saints (Omra ou petit pèlerinage).<sup>1</sup>

## **1.2 Vulnérabilité du commerce international face aux crises économiques**

Depuis de nombreuses années, la société a été confrontée à de nombreuses crises économiques et financières ; pour déterminer les réponses à apporter à une crise économique, il est utile de tirer des enseignements du passé.

On traitera dans cette partie, les principales crises économiques que notre société a connu<sup>2</sup> ;

---

1 GUALLEZE OUIZA, OP CITE, PAGE08

2[HTTPS://WWW.LAFINANCEPOURTOUS.COM/2020/03/24/QUELLES-LECONS-TIRER-DES-CRISSES-ECONOMIQUES-PASSEES-POUR-ANALYSER-LA-CRISE-DU-COVID-19/](https://www.lafinancepourtous.com/2020/03/24/quelles-lecons-tirer-des-criSES-economiques-passees-pour-analyser-la-criSE-du-covid-19/) LE SITE PÉDAGOGIQUE SUR L'ARGENT ET LA FINANCE, LA FINANCE POUR TOUS PUBLIÉ LE 24 MARS 2020

- **La crise de 1929 :**

Le **crash boursier d'octobre 1929** a déclenché la première grande crise depuis le développement de l'économie capitaliste moderne au XIX<sup>ème</sup> siècle. Elle a été causée par une bulle boursière et immobilière, alimentée par du crédit abondant, principalement aux États-Unis.

Quand les prix des actions et de l'immobilier se sont brutalement retournés, de nombreux spéculateurs endettés ont fait faillite. En conséquence, les banques ont à nouveau été en difficulté, et la crise s'est propagée à l'ensemble de l'économie et au reste du monde. De plus, la **réponse inadaptée du président Herbert Hoover**, qui n'a pas soutenu l'économie via la dépense publique, a aggravé la crise.

Durant la Grande dépression des années 1930, le PIB mondial aurait baissé d'environ 15 %, et le PIB des États-Unis d'environ 10 %.

- **La Seconde guerre mondiale :**

Bien que la Seconde guerre mondiale soit rarement abordée sous un angle économique, elle a entraîné un **plongeon de la richesse produite** (sauf dans les pays n'ayant pas connu de combats sur leur sol, comme les États-Unis). En effet, la guerre a simultanément comprimé la demande (la population diminue sa consommation en période troublée) et l'offre (destruction d'usines, de capital, pertes humaines...).

- **Le choc pétrolier de 1973**

En 1973, l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole (OPEP) coupe sa production en réponse au soutien américain à Israël lors de la Guerre du Kippour. Dans la foulée, le **prix du pétrole brut est multiplié par quatre**.

Ce choc pétrolier provoque une crise de l'offre (les coûts augmentent pour les entreprises productrices) et de la demande (les prix sont plus élevés pour les consommateurs).

- **La crise du Système Monétaire Européen (SME) en 1993**

En 1993, le **PIB français se contracte de 0,6 % suite à la crise du SME**. Cette crise résulte de la difficulté d'accorder les taux de change entre les pays européens avant la création de l'euro (la monnaie unique est d'ailleurs vue comme un moyen d'éviter ce type de crise).

Le mécanisme économique de cette crise est plus complexe que les précédentes, nous en présentons ici une explication simplifiée, À cette époque, les pays européens s'engageaient à maintenir leurs **taux de change fixes**. Or, la réunification allemande entraîne une forte hausse de l'investissement pour équiper l'ex-Allemagne de l'est, plus pauvre que l'Allemagne de l'ouest. Cela conduit à une hausse des taux d'intérêt en Allemagne (plus de demande de capital conduit à une hausse de son prix, donc du taux d'intérêt), ce qui entraîne une appréciation du Deutsche mark (si les taux sont plus élevés en Allemagne, les investisseurs vont y placer leur argent, donc achètent du Deutsche mark, ce qui entraîne une augmentation de sa valeur).

Pour maintenir la parité avec le Deutsche mark, **la Banque de France est contrainte d'augmenter les taux d'intérêt en France**, ce qui conduit à une contraction de l'investissement et de la consommation.

- **La crise des surprimes en 2008**

La crise de 2008, dite des « surprimes » est assez similaire à celle de 1929. Elle est due à l'**éclatement d'une bulle spéculative immobilière**, qui a conduit à une crise bancaire, puis économique. Partie des États-Unis, elle s'est propagée au monde entier. Cette crise a donc été la plus violente depuis 1945.

- **La crise du coronavirus ou la Covid-19**

La crise sanitaire actuelle est en train de déclencher une crise économique mondiale. L'impact exact de cette crise est encore difficile à quantifier, mais le choc risque d'être extrêmement violent dans le monde entier, bien supérieur à la crise de 2008-2009.

Cette crise ne ressemble pas aux précédentes. Elle n'est pas causée par l'éclatement d'une bulle (la baisse des bourses est la conséquence et non la cause de la crise), ni par un problème d'ajustement des taux de change, ni par une envolée du prix du pétrole (celui-ci s'effondre), ni par des destructions massives causées par des bombardements. Le problème économique principal est le **confinement de la population** qui réduit la demande (les magasins non-essentiels sont fermés et les consommateurs confinés) et l'offre (beaucoup de travailleurs sont bloqués chez eux).

\* L'épidémie de grippe « espagnole » de 1918 pourrait servir de point de repère. Mais les économies européennes, alors en pleine guerre, ne fonctionnaient pas selon leur cours normal, ce qui rend toute comparaison hasardeuse.

Face à cette crise inédite, l'urgence est d'éviter une envolée du chômage et des faillites en cascade. Les banques centrales du monde entier ont ainsi baissé les taux d'intérêt et augmenté les programmes de rachat d'actifs, et les gouvernements augmentent leurs dépenses pour aider les entreprises et les ménages en difficulté.

### **1.3 C'est quoi la Covid-19 ?**

#### **1.3.1 Définition, origine de la Covid-19**

Le nouveau virus SARS-CoV2 à l'origine de la maladie Covid-19 a été identifié en Chine en janvier 2020. Il fait partie de la famille des coronavirus qui provoquent des maladies pouvant aller du simple rhume au syndrome respiratoire aigu sévère. Les origines du coronavirus ne sont pas encore prouvées scientifiquement, mais la piste de l'origine animale est privilégiée.<sup>1</sup>

- **La Chine, origine du coronavirus Covid-19**

Le nouveau coronavirus SARS-Cov2 à l'origine de la maladie Covid-19 a été découvert pour la première fois en Chine, dans la ville de Wuhan. Les coronavirus sont une famille de virus affectant principalement les animaux. Certains infectent l'Homme et occasionnent le plus souvent des rhumes et des syndromes grippaux bénins. Des scientifiques affirment qu'il ressemble beaucoup à des coronavirus prélevés sur des chauve-souris. La chauve-souris serait probablement l'animal réservoir du virus.

Toutefois, le virus retrouvé chez la chauve-souris ne peut pas se transmettre à l'homme. Le SARS-Cov2 aurait été transmis à l'homme par l'intermédiaire d'un autre animal également porteur d'un coronavirus ayant une forte parenté génétique avec le SARS-Cov2. Il s'agit du pangolin, un petit mammifère menacé d'extinction dont la chair, les os, les écailles et les organes sont utilisés dans la médecine traditionnelle chinoise. Des recherches sont en cours en Chine pour confirmer cette hypothèse et une enquête réalisée par des experts de l'Organisation Mondiale de la Santé va bientôt démarrer.

La piste animale est donc la plus probable pour le moment car les premières personnes ayant contracté la Covid-19 en décembre s'étaient rendues dans un marché de Wuhan (épicerie de l'épidémie) où étaient vendus des animaux parmi lesquels des mammifères

---

<sup>1</sup> [HTTPS://WWW.PASSEPORTSANTE.NET/FR/ACTUALITES/DOSSIERS/FICHE.ASPX?DOC=CORONAVIRUS-D-OU-VIENT-LE-COVID-19](https://www.passeportsante.net/fr/Actualites/Dossiers/Fiche.aspx?doc=coronavirus-d-ou-vient-le-covid-19). CORONAVIRUS : CHINE, L'ORIGINE DU VIRUS COVID-19, PASSEPORTSANTE. ARTICLE DE IGLESIAS ANNABELLE MIS À JOUR PAR CÉLINE DESRUMEAUX

sauvages. Fin janvier, la Chine a décidé d'interdire temporairement le commerce d'animaux sauvages afin d'enrayer l'épidémie.

### **1.3.2 Propagation, évolution de la Covid-19 à travers le monde, et en particulier en Algérie**

#### **▪ Quelle est la propagation du coronavirus ?**

##### **1.3.2.1 La Covid-19 dans le monde**

La Covid-19 touche désormais plus de 180 pays. Mercredi 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a qualifié l'épidémie liée à la Covid-19 de "*pandémie*" en raison du "*niveau alarmant*" et de la "*sévérité*" de la propagation du virus dans le monde entier. Jusqu'alors, on parlait d'épidémie, qui se caractérise par une augmentation soudaine du nombre de cas d'une maladie chez des personnes non immunisées dans une région donnée (celle-ci peut regrouper plusieurs pays).

Pour rappel, l'épidémie de la Covid-19 a démarré en Chine, à Wuhan. Le dernier bilan datant du 31 mai 2021 fait état de 167 552 267 personnes contaminées dans le monde. Au 2 juin, 4 846 personnes sont décédées dans l'Empire du Milieu.

Mise à jour le 2 juin 2021 Après la Chine, les autres zones où circule activement le virus sont :

- Les Etats-Unis (33 287 249 personnes contaminées)
- L'Inde (28 307 832 personnes contaminées)
- Le Brésil (16 624 480 personnes contaminées)
- La Russie (5 022 881 personnes contaminées)
- Le Royaume-Uni (4 506 333 personnes contaminées)
- L'Espagne (3 682 778 personnes contaminées)
- L'Italie (4 220 304 personnes contaminées)
- La Turquie (5 256 516 personnes contaminées)

L'objectif pour les pays touchés par la Covid-19 a été de limiter autant que possible la propagation du virus grâce à plusieurs mesures :

- La mise en quarantaine des personnes contaminées et celles qui ont côtoyé des personnes infectées ;
- L'interdiction des grands rassemblements des personnes ;

- La fermeture des commerces, écoles, crèches ;
- L'arrêt des vols en provenance des pays où circule activement le virus ;
- L'application de règles d'hygiène pour se protéger du virus (se laver les mains très régulièrement, ne plus faire la bise et serrer la main, tousser et éternuer dans son coude, utiliser des mouchoirs à usage unique, porter un masque pour les personnes malades...);
- Respecter la distanciation sociale (au minimum 1,50 mètre entre chaque personne) ;
- Le port du masque obligatoire dans de nombreux pays (dans les milieux clos et dans les rues), même pour les enfants (à partir de 11 ans en France - 6 ans à l'école - et 6 ans en Italie).
- En Espagne, il est interdit de fumer à l'extérieur, si la distanciation ne peut être respectée.
- La fermeture des bars et des restaurants, en fonction de la circulation du virus.
- Un traçage de toutes les personnes entrant dans un commerce, via une application, comme en Thaïlande.
- Une réduction à 50 % de la capacité d'accueil dans les salles de cours et amphithéâtres des Universités et Instituts de formation.
- Le re-confinement dans certains pays, comme l'Irlande et la France du 30 octobre au 15 décembre 2020.
- Un couvre-feu à partir de 19 heures depuis le 20 mars 2021 en France.<sup>1</sup>
- Un confinement de la population pour les territoires les plus touchés ou à l'échelle nationale.

### **1.3.2.2 La covid-19 en Algérie**

Quelques mois après l'apparition de la maladie en Chine, le coronavirus a désormais atteint tous les continents. Une pandémie qui a entraîné de lourdes conséquences pour la santé et la vie quotidienne de ses citoyens notamment en Algérie qui n'a pas lésiné sur les moyens, en particulier financiers, pour faire face à la crise malgré la chute des prix du pétrole.

Dès la confirmation d'un premier cas de Covid-19 en Algérie, le 25 février 2020, une abondante législation a été adoptée pour faire face à la situation.

Le gouvernement algérien a opté pour une stratégie visant une diminution progressive du nombre de cas, de manière à éviter la saturation des établissements hospitaliers avec le

---

<sup>1</sup> ARTICLE DE IGLESIAS ANNABELLE OP CITE PAGE 11

recours à tout un arsenal juridique accompagnant la situation de l'évolution épidémiologique à l'échelle nationale et de wilaya. Il en a découlé une série de décrets exécutifs, consécutivement au discours du président de la République, Abdelmadjid Tebboune, adressé à la nation le 17 mars 2020 dans lequel le confinement et d'autres décisions ont été annoncés. Du mois de mars à la fin mai, pas moins de 12 décrets exécutifs ont été établis par le premier ministre, Abdelaziz Djerad.

C'est ainsi que le décret exécutif n°20-69 du 21 mars 2020 a fixé les principales dispositions concernant la suspension de tous types d'activités de transport de personnes allant des services aériens, en passant par les transports routiers et ferroviaires alors que le bilan épidémiologique évoquait 139 cas de coronavirus confirmés et 8 décès. Le même texte a instruit également les administrations publiques « à mettre en position de congé exceptionnel rémunéré au moins 50% de leurs effectifs, accordant la priorité notamment aux femmes enceintes, celles élevant des enfants ainsi que les personnes atteintes de maladies chroniques et celles présentant des vulnérabilités médicales ». <sup>1</sup>

A la lumière de l'évolution de la situation épidémiologique, le décret exécutif n° 20-70 du 24 mars 2020 a fixé des mesures complémentaires de prévention avec l'encadrement des activités de commerce et d'approvisionnement des citoyens, de règles de distanciation et décrété le confinement total de la ville de Blida, épiceutre de l'épidémie en Algérie avec au 23 mars, 125 cas confirmés sur les 230 recensés, répartis sur 25 villes. La fin mars 2020 avait marqué en Algérie l'annonce de l'usage du protocole thérapeutique la "Chloroquine", adopté par le gouvernement algérien pour faire face à la propagation du coronavirus Covid-19. S'en est suivi le décret exécutif n°20-72 du 28 mars 2020 portant extension de la mesure de confinement partiel à domicile de 19h à 7h du matin à certaines wilayas alors que le décret exécutif n° 20-86 du 2 avril 2020 a concerné des propagations des dispositions relatives aux mesures de prévention et de lutte contre la propagation du Coronavirus dans le volet du confinement partiel à domicile, applicables dans 5 wilayas. Le décret exécutif n°20-102 du 23 avril 2020 a encore prolongé la mesure de confinement partiel à domicile avec réaménagement de ses horaires pour certaines wilayas (17h-7h) pour 15 jours supplémentaires tandis que la situation épidémiologique établie relève 97 nouveaux cas confirmés de coronavirus et cinq (5) nouveaux décès en 24h et une baisse pour la première fois dans le nombre de décès en 24h. comme signe de reconnaissance envers les professionnels de la santé, le décret exécutif n° 20-104 du 26 avril 2020 est venu

---

1 TIR ILHEM, L'ALGÉRIE FACE À LA PANDÉMIE DU CORONAVIRUS. COVID 19 : L'ÉPREUVE ALGÉRIENNE, REGARD'ALGÉRIE N°1 EDITION DE JUIN 2020, PAGE09

instituer une prime exceptionnelle au profit de personnels exerçant des activités d'hygiène, d'assainissement et de désinfection, mobilisés dans le cadre de la prévention et de lutte contre la propagation du Coronavirus. Pour ce qui est de la facilitation de l'approvisionnement du marché national en produits pharmaceutiques, en dispositifs médicaux et en équipements, le décret exécutif n° 20-109 du 5 mai 2020 a apporté des réponses aux nombreuses questions des opérateurs pharmaceutiques.

Annonçant une nouvelle étape dans la prévention, le décret exécutif n° 20-127 du 20 mai 2020 a instauré le port de masque obligatoire, par toutes personnes et en toutes circonstances en préparation de la reprise d'activité après le confinement. Le port de masque devenu ainsi une mesure obligatoire pour tous citoyens qui circulent dans la voie publique y compris ceux qui sont dans leur véhicule seuls. Les contrevenants risquent une amende de 10000 da, voire trois jours de prison. Concernant les personnes qui sont contaminées par le virus ou bien soupçonnées et qui ne respectent pas les mesures de protection envers les autres, des mesures pénales plus sévères leurs seront infligés et ceux-ci risquent jusqu'à 2 ans de prison.

### **1.3.3 L'impact de la Covid-19 et sa prolongation sur l'économie en général et sur le commerce international en particulier**

#### **1.3.3.1 L'impact de la Covid-19 et sa prolongation sur l'économie en général**

La pandémie de Covid-19 a comme tout le monde le sait, des conséquences économiques, qui même un an après le début de la propagation du virus, restent difficiles à évaluer. La crise économique s'est déroulée en trois actes pour l'instant et deux autres pourraient suivre. Le premier acte commence au mois de janvier lorsque la Chine confine, entraînant la fermeture de nombreux sites de production dans ce pays et des ruptures d'approvisionnements dans de nombreux secteurs d'activité, c'est le choc de l'offre<sup>1</sup>. La propagation du virus conduit ensuite au deuxième acte de cette crise, le choc de la demande, au moment de l'instauration du confinement dans plusieurs pays. La poursuite de la circulation du virus et les risques de nouvelles vagues épidémiques créent ensuite une incertitude suffisamment grande pour peser sur la reprise des économies, c'est le choc de confiance et le troisième acte de cette pandémie. L'avenir reste incertain, mais il est fort probable que l'arrivée de vaccins ou d'un traitement permettra une reprise vigoureuse de la

---

1 [HTTPS://WWW.IRIS-FRANCE.ORG/152202-LES-CONSEQUENCES-ECONOMIQUES-DU-COVID-19-ET-SES-ENJEUX-GEOPOLITIQUES/](https://www.iris-france.org/152202-LES-CONSEQUENCES-ECONOMIQUES-DU-COVID-19-ET-SES-ENJEUX-GEOPOLITIQUES/) MATELLY SYLVIE, LES CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES DE LA COVID-19 ET SES ENJEUX GÉOPOLITIQUES

croissance économique dans le courant de l'année 2021, soit le quatrième acte. À plus long terme, tant les déséquilibres mis en évidence par cette crise aux multiples facettes, que les conséquences liées à une augmentation sans précédent des dettes publiques et privées préparent la ou les prochaines crises financières, économiques, sociales ou politiques ; ce sera le cinquième acte de cette pandémie.

Il en est résulté une perturbation massive de l'offre mondiale en même temps qu'une réduction de la demande tant de consommation que d'investissement face aux pertes de revenus et à la diminution des attentes quant à un retour rapide à la normale. Les premières études empiriques montrent que même là où les politiques d'isolement social ont été les moins rigoureuses, l'activité économique a fortement chuté.

Du côté de l'offre, les politiques de confinement destinées à combattre le virus ont mis fin à de nombreuses activités « non-essentiels », ce qui a eu un impact négatif particulièrement important sur les services, notamment l'hôtellerie, les divertissements, les voyages et le tourisme. Etant donné que pour de nombreux services, une réduction temporaire de la demande n'est pas nécessairement suivie d'une augmentation de même ampleur après le confinement (les gens ne dînent pas dehors deux fois dans la même journée ou ne se font pas couper les cheveux deux fois dans le même mois), cette « récession des services » du premier semestre 2020 signifiera un manque à gagner permanent pour bon nombre d'entreprises et de travailleurs. La menace de faillite, y compris pour des entreprises par ailleurs viables, est toujours très réelle<sup>1</sup> et certains en concluent que la prochaine étape de la crise mondiale sera l'effondrement du tourisme dans le monde.

Contrairement aux biens et services non essentiels, les activités ou secteurs essentiels ont fonctionné quasiment à pleine capacité pendant la pandémie de COVID-19. Par exemple, la demande et la production d'équipements médicaux ont considérablement augmenté dans le monde entier, et la demande de denrées alimentaires et de biens de consommation de base a également progressé pendant la première phase du choc, les gens ayant cessé de manger au restaurant et ayant accumulé des provisions par crainte du pire. Les supermarchés, les pharmacies et parapharmacies et leurs chaînes de distribution ont fonctionné à pleine capacité pendant la phase critique de la pandémie, ce qui a créé une économie à deux vitesses, dans laquelle une partie de la population est restée inactive tandis que l'autre travaillait à plein temps ou faisait des heures supplémentaires.

---

1 OCDE (ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE), PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES DE L'OCDE, ÉDITION DÉCEMBRE 2020.

L'effet net du choc sur l'offre a été clairement négatif : réduction de l'emploi et des revenus dans les pays développés et les pays en développement. La hausse du taux de chômage a été atténuée, en partie, par la réduction de la participation au marché du travail, comme dans toute récession. De plus, les transferts publics d'urgence aux travailleurs temporairement sans revenus, principalement dans les économies développées, ont également permis à des millions de personnes de ne pas travailler pendant le confinement.<sup>1</sup> Du côté de la demande, la COVID-19 a également été un choc massif, pour comprendre pourquoi, il est utile d'analyser les effets de la pandémie sur la demande en considérant quatre canaux ou mécanismes de transmission de ces effets :

- La réduction spontanée de la consommation de produits et services non essentiels par crainte de la contagion. Cet effet a été responsable de la plus grande partie des pertes immédiates de revenus et d'emplois dans de nombreux pays.
- La réduction des investissements privés due à la baisse de la demande actuelle et attendue. Cet effet a été particulièrement important dans les pays où la croissance avait déjà ralenti avant la COVID-19 et où les capacités inutilisées étaient trop importantes pour justifier des investissements.
- La baisse de la consommation et des investissements due aux pertes en capital sur les marchés financiers, les investisseurs ayant fui les actifs à risque pour se réfugier dans les obligations d'Etat des pays développés, notamment les Etats-Unis, ce qui a tiré vers le bas les marchés des actions et fait augmenter les primes de risque pour les obligations d'Etat des pays en développement et les obligations d'entreprises des pays aussi bien développés qu'émergents.
- L'augmentation des contraintes financières, les banques ayant relevé les normes de prêt et les écarts de taux d'intérêt en prévision d'une hausse des taux de défaillance et des primes de risque sur les marchés des capitaux, même après que les banques centrales ont réduit leur taux d'intérêt de base.

Ces quatre effets ont inévitablement amplifié l'impact négatif initial de la COVID-19 sur l'offre et, s'ils avaient persisté, ils auraient entraîné les revenus et l'emploi vers le bas dans une spirale infernale, érodant davantage la confiance et, compte tenu des niveaux d'endettement déjà élevés, portant les germes d'une crise financière mondiale<sup>2</sup>. Cependant, les banques centrales et les trésors nationaux des principales économies du Groupe des

---

1 CNUCED, RAPPORT SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT 2020, DE LA PANDÉMIE À LA PROSPÉRITÉ POUR TOUS, PAGE 05

2 CNUCED, OP. CITE PAGE 06

vingt (G20)<sup>1</sup> sont rapidement intervenus en effectuant des opérations de court terme pour parer aux pénuries initiales de liquidités et empêcher le gel des marchés financiers. Ces opérations ont été immédiatement suivies de la mise en place de facilités de crédit à long terme aux sociétés non financières et d'importantes mesures de soutien aux petites entreprises, aux chômeurs et aux travailleurs en chômage technique.

Les conséquences économiques de cette pandémie vont être très différentes suivant les pays en partie pour des raisons directement liées à la Covid-19 et à la manière dont elle les a touchés. Les pays les plus affectés sont aussi ceux qui connaîtront les ralentissements économiques les plus importants. C'est ainsi l'Asie qui s'en sort le mieux ainsi qu'une partie de l'Afrique, réussissant même pour certains pays comme la Chine, le Vietnam, le Kenya ou la Côte d'Ivoire à réaliser une croissance de leur PIB si l'on se fie aux dernières prévisions de Fonds monétaire international (FMI).

La pandémie seule n'explique pourtant pas tout et les choix politiques faits pour lutter contre le virus apparaissent décisifs. Le choix de la santé au détriment de l'économie se traduit ainsi directement dans les chiffres de la croissance ou de la décroissance des pays en 2020, renforcé aussi par l'ouverture des économies aux échanges extérieurs. Les pays européens payent ainsi le prix fort de leur intégration subissant un choc de l'offre lié à l'europanisation de leurs chaînes de valeur, mais aussi un choc de la demande, du fait de confinements plus stricts qu'ailleurs dans le monde.<sup>2</sup>

### **1.3.3.2 L'impact de la Covid-19 et sa prolongation sur le commerce international en particulier**

Sous l'effet conjugué du fléchissement de la croissance mondiale (2,5% en 2019 contre 3,0% en moyenne les trois années précédentes) et des tensions commerciales et technologiques continues entre les Etats-Unis et la Chine, le volume du commerce de marchandises dans le monde avait déjà amorcé une tendance négative en 2019. Ce fléchissement est venu s'ajouter à un ralentissement persistant du commerce mondial depuis 2009, causé par l'atonie généralisée de la demande mondiale. Les espoirs d'une reprise de ces échanges commerciaux grâce à un rebond improbable de la croissance mondiale et à une atténuation des tensions commerciales en 2020 ont été rapidement

---

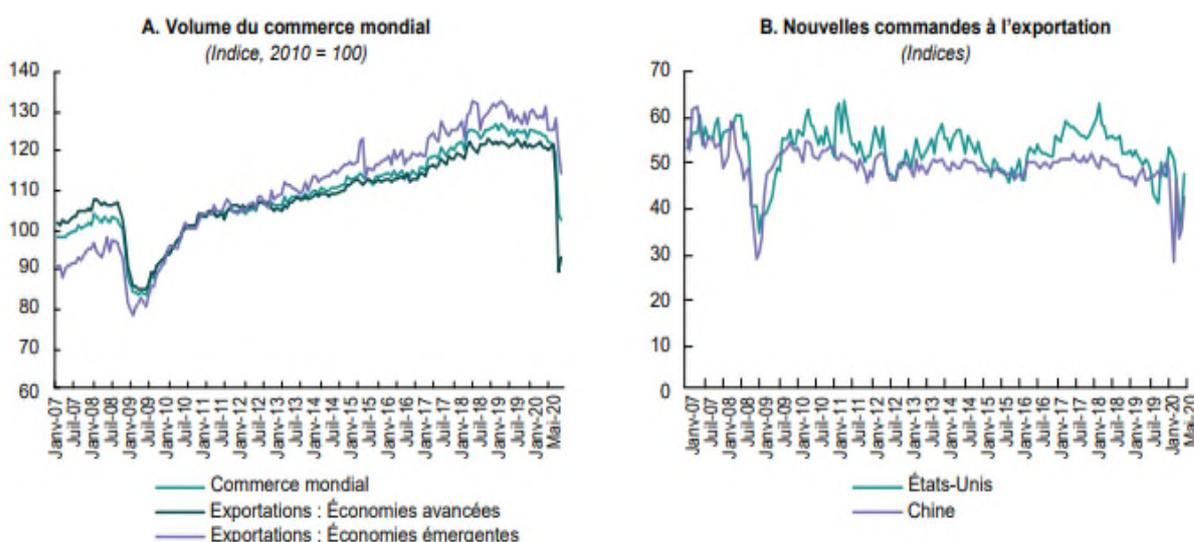
1 GROUPE DES VINGT (G20); EST UN GROUPE COMPOSÉ DES VINGT PAYS LES PLUS RICHES, DONT LES MINISTRES DES FINANCES, LES CHEFS DES BANQUES CENTRALES ET LES CHEFS D'ÉTATS SE RÉUNISSENT ANNUELLEMENT. IL A ÉTÉ CRÉÉ EN 1999, APRÈS LA SUCCESSION DE CRISES FINANCIÈRES DANS LES ANNÉES 1990. IL VISE À FAVORISER LA CONCERTATION INTERNATIONALE EN INTÉGRANT LE PRINCIPE D'UN DIALOGUE ÉLARGI TENANT COMPTE DU POIDS ÉCONOMIQUE CROISSANT PRIS PAR UN CERTAIN NOMBRE DE PAYS. LE G20 REPRÉSENTE 85 % DU COMMERCE MONDIAL, LES DEUX TIERS DE LA POPULATION MONDIALE ET PLUS DE 90 % DU PRODUIT MONDIAL BRUT.

2 MATELLY SYLVIE, OP. CITE PAGE 15

anéantis. L'apparition et la propagation de la COVID-19 ont entraîné une chute spectaculaire des flux commerciaux internationaux d'une ampleur similaire à celle observée pendant la crise financière mondiale (*Figure 1.A*).

Les données sur le volume du commerce mondial du Bureau d'analyse des politiques économiques des Pays-Bas<sup>1</sup> relève une forte baisse de 17,7% en mai par rapport au même mois en 2019, un chiffre qui rappelle la baisse mensuelle encore plus importante enregistrée au cours de la crise financière mondiale (19% en janvier 2009). Dans le même ordre d'idées, l'indice des directeurs d'achat pour les nouvelles commandes à l'exportation de la Chine et des Etats-Unis a chuté à des niveaux qui n'avaient été observés auparavant que pendant la crise financière mondiale (*Figure 1.B*).

**Figure n°01** : commerce mondial en volume et nouvelles commandes à l'exportation dans certains pays, janvier 2007-mai 2020



**Source** : CPB World Trade Monitor, juillet 2020 ; indice ISM manufacturier des Etats-Unis, Etude de l'indice PMI manufacturier, Bureau national de statistiques de Chine (NBS).

**Note** : les nouvelles commandes à l'exportation se réfèrent à l'indice des directeurs d'achat correspondant. Un indice supérieur à 50 représente une expansion par rapport au mois précédent, un indice inférieur à 50 représente une contraction et un indice de 50 indique qu'il n'y a pas eu de changement.

Il est important de rappeler que les variations du volume des flux commerciaux ont tendance à être plus instables que les fluctuations de la production réelle. C'est particulièrement le cas en période de crise économique. Pour en revenir à la crise financière mondiale, en 2009, la production mondiale a reculé de 1,3% et le volume du

<sup>1</sup> CPB, 2020 (CPB NETHERLANDS BUREAU FOR ECONOMIC POLICY ANALYSIS)

commerce mondial de 12,6%<sup>1</sup>. Toutefois, l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les volumes commerciaux ne se limite pas à la forte contraction de la croissance économique et de la demande dès l'apparition du virus. Les liaisons de transport et les chaînes d'approvisionnement du monde entier ont été également touchés, les gouvernements ayant institué des restrictions très rigoureuses pour tenter d'enrayer la propagation du virus : **fermeture des ports et des frontières, limitation du trafic aérien (affectant le transport de marchandises par le fret aérien) et nombreuses formalités douanières causant des retards (affectant surtout le commerce de marchandises périssables)**. De même, la mise en place d'obstacles au commerce par de nombreux pays, notamment sous forme de restrictions à l'exportation de fournitures médicales et de produits alimentaires, a contribué à réduire davantage le volume des échanges commerciaux.<sup>2</sup>

Comme le montre le tableau suivant, la diminution des flux commerciaux a été quasiment la même dans les différents pays et régions du monde. La région qui a enregistré la plus forte baisse des volumes exportés est la zone euro, où s'est également produite la plus forte contraction des volumes importés. Pour sa part, bien qu'elle ait été le premier pays touché par la pandémie de COVID-19, la Chine n'a connu qu'une baisse relativement modérée du volume de ses importations.

**Tableau n°01** : volume des exportations et des importations de marchandises de quelques groupes et pays, 2018-2020 (Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente)

Groupe ou pays	Volume des exportations			Volume des importations		
	2018	2019	2020a	2018	2019	2020a
<b>Monde</b>	<b>3,1</b>	<b>-0,5</b>	<b>-8,8</b>	<b>3,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>-8,5</b>
<b>Pays développés</b>	<b>2,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-12,0</b>	<b>2,5</b>	<b>0,1</b>	<b>-10,5</b>
dont :						
Japon	2,6	-1,6	-9,2	3,1	0,9	-4,4
États-Unis	4,2	-0,5	-12,1	5,2	-0,3	-9,1
Zone euro	1,9	-0,2	-13,3	2,2	0,0	-12,2
<b>Pays en développement</b>	<b>3,8</b>	<b>-1,1</b>	<b>-4,7</b>	<b>5,7</b>	<b>-1,2</b>	<b>-5,6</b>
dont :						
Chine	5,4	0,5	-4,4	6,9	-0,4	-2,0
Asie (hors Chine)	3,7	-1,8	-4,4	6,9	-2,3	-6,6
Amérique latine	3,0	0,5	-8,7	4,8	-1,6	-12,0
Afrique et Moyen Orient	1,0	-3,9	-3,1	0,8	-0,2	-2,0

**Source** : calculs du secrétariat de la CNUCED basés sur le CPB World Trade Monitor, juillet 2020.

*Note* : variation en pourcentage entre la moyenne de janvier à mai 2020 et la moyenne de janvier à mai 2019.

Les services du fret maritime et aérien, qui sont étroitement liés au commerce des marchandises, est un autre élément important du commerce international des services.

1 CPB, 2020

2 CNUCED, PAGE 22. OP. CITE PAGE 17

Comme on pouvait s’y attendre, la chute soudaine et brutale de la demande mondiale de marchandises conjuguée aux perturbations des liaisons de transport a eu un impact démesuré sur le volume du fret aérien et maritime. Le confinement et les restrictions aux déplacements et aux liaisons de transport s’étant intensifiés en raison de la propagation de la pandémie, les volumes du fret aérien ont reculé de 27,7% en avril, d’une année sur l’autre<sup>1</sup>. Ici également, il s’agit de la plus forte baisse jamais enregistrée, plus importante encore que la contraction de 23,9% observée en janvier 2009, en pleine crise financière mondiale. En fait, les baisses cumulées de mars et d’avril de cette année ont ramené le volume du fret aérien mondial aux niveaux observés la dernière fois à la fin de 2009<sup>2</sup>. De même le volume du trafic maritime de conteneurs dans le monde a diminué de 6,4% en avril par rapport au même mois en 2019, alors qu’en Chine il a baissé de 16,5% en février en glissement annuel<sup>3</sup>. (Figure n°02)

**Figure n°02 :** Fret maritime : indice du trafic conteneurs dans les ports, janvier 2019 –mai 2020 (indice, 2010=100)



**Source :** institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) ; Leibniz Institute of Economic Research (RWI). Institut de l’économie et de la logistique des transports maritimes (ISL) ; institut de l’économie et de la logistique des transports maritimes (ISL). ; Institut Leibniz de recherche économique (RWI)

**Note :** l’indice du trafic de conteneurs, établi par l’institut Leibniz de recherche économique (RWI) et l’institut d’économie et de logistique des transports maritimes (ISL), comprend les données sur le transbordement de conteneurs dans 91 ports internationaux, telles que recueillies en permanence par l’ISL dans le cadre de son observation du marché, et il couvre environ 60% des transbordements mondiaux de conteneurs.

1 IATA, 2020

2 IATA, 2020

3 CNUCED, PAGE 23. OP. CITE PAGE 17

L'effondrement du secteur du transport aérien de passagers a également eu un effet « domino » sur le fret aérien, car une grande partie du fret mondial est transportée sur des vols commerciaux de passagers. En conséquence, le coût du fret aérien a considérablement augmenté, aggravant l'impact du déficit de la demande mondiale et des perturbations des transports sur les exportations par air.

Un rebond des échanges de marchandises est attendu pour le second semestre de cette année, mais cela dépendra de la reprise de l'activité économique et de l'assouplissement des restrictions affectant les réseaux de transport et les maillons productifs des chaînes d'approvisionnement mondiales. Toutefois, la reprise du commerce au-delà de cette année sera probablement perturbée par les décisions tant des entreprises que des décideurs politiques soucieux de rendre les chaînes d'approvisionnement plus résilientes. Cependant, le rebond des exportations de services devrait être plus modeste, car les flux touristiques « qui constituent une part importante des exportations de services » devraient rester modérés, étant donné que certaines restrictions aux voyages et aux frontières sont encore en vigueur et les voyageurs potentiels restent prudents devant la possibilité toujours présente de voir apparaître de nouveaux foyers de COVID-19<sup>1</sup>.

---

1 CNUCED, PAGE 24. OP. CITE PAGE 17

**Chapitre 02 :**  
**Les entreprises portuaires**  
**dans le commerce**  
**international**

## **Chapitre 02 : Les entreprises portuaires dans le commerce international**

Ce chapitre est consacré à l'explication du rôle des entreprises portuaires comme levier de développement des opérations du commerce international. Après avoir présenté les principales fonctions, nous passerons en revue les typologies des ports et jeter un regard succinct sur la situation d'avant et durant la crise sanitaire.

### **1.1 Le port : Définition, principales fonctions et typologie**

Dans ce point, nous allons aborder les principales fonctions et les typologies des ports.

#### **1.1.1 Définition du port**

Les ports sont des interfaces entre divers modes de transport et des centres de transport combinés. Ils sont également des zones multifonctionnelles commerciales et industrielles où les biens ne sont pas seulement en transit mais également manutentionnés, transformés et distribués.

En fait les ports sont des systèmes multidimensionnels qui, pour fonctionner efficacement doivent être intégrés dans des chaînes logistiques globales. Un port efficace nécessite non seulement des infrastructures, superstructures et équipements de qualité mais aussi un bon nombre de communication et, en particulier, une équipe de direction impliquée en une main d'œuvre motivée et formée<sup>1</sup>.

Le port, cet abri naturel ou artificiel pour les navires, est aménagé pour l'embarquement et débarquement du fret et des passagers. Un port est donc une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport des marchandises et des voyageurs. Il s'inscrit à l'intérieur d'un système de distribution de fret reposant sur la notion d'avant-pays et d'arrière-pays qui interagissent par le biais d'activités d'importations et d'exportations<sup>2</sup>.

D'après les études faites nous distinguons que le port est une superficie de terrain et d'eau comprenant des aménagements et des installations permettant principalement la réception des navires de mer, leur chargement et leur déchargement, le stockage des marchandises par des moyens de transport terrestre et pouvant comporter également des activités d'entreprises liées aux transports maritimes.

---

1 BENHASSEL. F, DOCTEUR D'ETAT EN GESTION, PROFESSEUR ET CONSULTANT SENIOR AU CANADA, SEMINAIRE A E.P.BEJAIA DU 23/24 OCT. 1999 SUR LE MANAGEMENT PORTUAIRE, MANUEL DU PARTICIPANT, PAGE 21

2 DONALD DAILLY. M, « LOGISTIQUE ET TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES », GUIDE PRATIQUE-1ERE ÉDITION 2013, PAGE 88

### 1.1.2 Principales fonctions des ports

Les fonctions du port ne sont pas uniques, elles ont été conçues dans le but d'accueillir des navires, mais à côté de cette fonction proprement maritime, elles assurent des fonctions commerciales et industrielles. Il existe diverses classifications. Une classification qui prend en compte les raisons de transit des marchandises dans le port, dans cette optique, on dégage trois fonctions <sup>1</sup>:

#### ➤ La fonction régionale d'un port

Cette fonction représente les liens entre le port et son hinterland. Le port est alors au service de l'arrière-pays et le développement de cette fonction est lié à la présence de voies de communication efficace (fluviale, ferroviaire ou routière). Il reçoit ainsi de l'arrière-pays ses importations et inversement il expédie par lui ses exportations. Le port constituant le point de jonction le plus avantageuse entre le transport maritime et celui terrestre.

#### ➤ La fonction industrielle d'un port

Les marchandises ne viennent au port que pour être traitées industriellement dans les environs immédiats (stockage, distribution, entreposage, conditionnement... etc.) dont la mise en œuvre de la stratégie d'industrialisation par le développement des exportations de produits manufacturés, le port peut être utilisé pour abriter une ZAZI (Zone Franche d'Activités Industrielles Intégrées) et un cluster de transport & logistique.

#### ➤ La fonction commerciale d'un port

Les marchandises n'entrent pas dans le port que pour repartir en mer vers une autre destination. Cette fonction commerciale dépend des avantages dès sa position géographique, de l'activité de son trafic maritime, de l'organisation, de son marché local, des transports (tramping et ligne régulière).

Nous précisons que les autres fonctions comme l'avitaillement la réparation des navires sont essentielles pour de nombreux ports. Il faut aussi prendre en compte quatre aspects :

- La nature des chargements des navires
- La nature des relations extérieures (cabotage, moyens, ou longs parcours)
- La nature des relations intérieures (fonction régionale ou fonction industrielle)

---

<sup>1</sup> OP. CITE, PAGE 90

- La nature et la destination des marchandises manutentionnées (dépôt ou transit). Une classification qui étudie les fonctions réalisées par l'autorité portuaire : la fonction administrative et la fonction d'exploitation.

Le port comporte des aménagements réalisés par la main de l'homme, cette considération permet de prendre en compte la fonction travaux (constructions d'ouvrages, implantations des infrastructures, etc.). Une fois la mise en place effective, interviendra la fonction d'exploitation.

➤ **Les fonctions d'exploitation**

Ce sont des activités différentes comme l'utilisation des quais la mise en œuvre des outillages, l'occupation des magasins de stockage de marchandises, l'utilisation des terre-pleins, le travail de chargement et déchargement des navires, le remorquage, etc.).

➤ **Les fonctions administratives**

Ce sont les fonctions de police et de douane : c'est l'ensemble de missions régaliennes telles que les pouvoirs de police, sécurité, de protection de l'environnement, les services vétérinaires, sanitaires et phytosanitaires, les contrôles de police aux frontières, services maritimes...etc.

### 1.1.3 Typologies des ports

Des ports de toutes les tailles existent, peuvent être classés selon leur localisation et leurs activités :<sup>1</sup>

- **Selon la localisation** : on distingue les ports maritimes, lacustres, fluviaux et secs.
- **Les ports maritimes**

Ils sont localisés sur la côte d'une mer ou d'un océan ; ce sont fréquemment les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin de protection contre les vagues et le vent à cause de leur exposition. Selon l'ESPO<sup>2</sup> ; dans les ports maritimes européens, passent chaque année à peu près 3,5 milliards de tonnes de fret, et à peu près 350 million de passagers (chiffres 2007).

---

1 SAÏDI H.A, ETUDE DE L'INTERACTION D'UN RIDEAU DE LA PLANCHE AVEC LE SOL DE FONDATION POUR LES OUVRAGES PORTUAIRES, MEMOIRE DE MAGISTER (2011), UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU, FACULTE DE GENIE CIVIL.P07.

2 ORGANISATION DES PORTS MARITIMES EUROPEENS.

Les ports maritimes manient presque tout le fret impliqué dans le commerce extérieur et la moitié de celui impliqué dans le commerce intérieur<sup>1</sup>.

➤ **Les ports lacustres**

Ils sont situés en bordure d'un lac. S'ils ne sont pas soumis aux aléas des marées, les vagues peuvent poser problème sur les grandes étendues d'eau. Les ports lacustres comprennent les petites marinas au bord des lacs de montagne mais également les grands ports de commerce sur les grands lacs.

➤ **Les ports fluviaux**

Les ports fluviaux, dit aussi ports intérieurs sont situés sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal, ils sont souvent aménagés sur un bras mort, une déviation ou un élargissement naturel du cours d'eau afin d'éviter que le courant ne gêne les activités portuaires. Certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre pour créer bassins accessibles depuis le fleuve, accessibles à des navires venant de la mer, nous pouvons donc les considérer comme des ports maritimes au vu de leurs trafics. La distinction peut devenir difficile à proximité de leurs embouchures.

➤ **Les ports secs**

Ce sont relativement récents (depuis les années 1960 aux Etats-Unis), et permettent le stockage à terre de petites unités telles que les voiliers de plaisance et les yachts. Ces « ports » sont situés à proximité d'un port de plaisance ou au moins d'une cale de mise à l'eau<sup>2</sup>.

• **Selon leurs activités**

Selon leurs activités et les types de bateaux accueillis, on distingue les ports de commerce, de pêche, de plaisance, et les ports militaires. Il est habituel qu'un même port combine plusieurs activités, mais elles sont fréquemment scindées géographiquement, par exemple avec différents bassins.

---

1 DANIEL L, VILLE PORTUAIRE AU MAGHREB ; ACTEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, ÉDITION ECONOMICA, PARIS 2014, P.61

2 ALAIN.B, ANTOIN.C, CHRISTINE.D, ANNE-MD, DICTIONNAIRE DES SCIENCES ECONOMIQUE, IMPE BROCHAGE, P48, PARIS.

### ➤ **Les ports de commerce**

Sont réputés ports de commerces et classés dans cette catégorie, les ports destinés à assurer dans les meilleures conditions économiques et de sécurité. Les ports de commerce servent à accueillir les navires de commerce : ceci inclut le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo<sup>1</sup>. Les marchandises peuvent être liquides (pétroliers, chimiquiers) nécessitant des réservoirs et tuyauteries dédiées ; ou solides, en vrac (vraquiers, nécessitant des silos ou des espaces de stockage) ou emballées : cargos mixtes ayant besoin d'entrepôts et de grues, ou les porte-conteneurs avec les grands espaces de stockage associés. Les cargaisons roulantes (pour les rouliers) ont besoin de zones d'attente, peut-être de parkings. Outre les espaces de stockage et les moyens de manutention nécessaires, un port de commerce inclut aussi des liaisons routières et ferroviaires, ou alors fluviales, avec la terre ; différentes darses et terminaux spécialisés ; des bassins pour les navires de services associés ; selon les cas, des bassins dédiés à la réparation, un système de séparation du trafic...

### ➤ **Les ports de pêche**

Les ports de pêche sont vastes dans le monde, et sont fréquemment ceux dont les dimensions sont les plus réduites. Leurs dimensions fluctuent selon les bateaux accueillis : les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront besoin de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, alors que les petits bateaux de pêche partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement pour la criée. L'infrastructure est plus simple : quelques quais ou pontons, une station de ravitaillement, et un moyen de vendre le produit de la pêche (marché à proximité), et peut-être de le traiter avant la vente si cela n'a pas été fait sur le bateau<sup>2</sup>.

### ➤ **Les ports de plaisance**

Les ports de plaisance accueillent les bateaux de loisir et de compétition, à voile ainsi qu'à moteur. La majorité des bateaux sont de petite taille (inférieur à 20m), et les places de port sont standardisées grâce à des pontons et des cat-ways. Ces ports sont fréquemment localisés près du centre des villes pour des raisons touristiques et pratiques (facilité d'accès et d'avitaillement).

---

1 LE CARGO DÉSIGNE UN NAVIRE QUI EST UNIQUEMENT DESTINÉ AU TRANSPORT DE MARCHANDISE PAR VOIE MARITIME.

2 DONALD DAILLY M, CODES DES TRANSPORT, ARTICLE N 0889, PAGE 420

### ➤ **Les ports militaires (ou ports de guerre, bases navale)**

Les ports de guerre accueillent les navires de guerre, ils ont les mêmes équipements que les ports de commerce et disposent, en outre d'installations permettant le stockage et la manutention des munitions. Certains ports sont ouverts (comme celui de Portsmouth), mais d'autres, surtout les bases de sous-marins, sont fermées et interdites au public (comme l'île longue) pour des raisons de sécurité. Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier des réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages. Certains navires militaires, surtout les patrouilleurs, peuvent être basés dans d'autres types de ports.<sup>1</sup>

## **1.2 Le rôle/la place des ports dans le commerce international**

### **1.2.1 Définition de la logistique portuaire**

La logistique portuaire est définie comme étant un ensemble de moyens d'approvisionnement, de production, et de distribution de produits, mais quand il s'agit de la logistique d'un port, d'autres notions s'imposent, ce qui demande plus de distinction dans l'étude des différents pôles ou facettes de cette dernière. A cet effet, on intègre les différentes opérations présentes dans le port afin d'optimiser les délais (chargement des navires, déchargement, opérations de manutention, stockage, etc.), les coûts et répondre aux exigences des différents acteurs portuaires.

### **1.2.2 Définition de la chaîne logistique portuaire**

Le périmètre d'une chaîne logistique se définit selon la nature de son contexte. Les entreprises peuvent être situées sur un ou sur plusieurs sites géographiques. Le travail concerne la chaîne logistique portuaire et plus précisément les terminaux à conteneurs.

Un terminal à conteneurs est considéré comme un maillon sensible de la chaîne logistique portuaire. C'est un système complexe où la manutention et le transport de conteneurs jouent un rôle crucial. La performance des terminaux dépend des décisions aussi bien stratégiques que tactiques et opérationnelles prises par les gestionnaires de la chaîne logistique portuaire<sup>2</sup>.

---

1 D'ORLÉANS J, PORT DE GUERRE, ÉDITION DU GERFAUT, PARIS 2005, P 112.

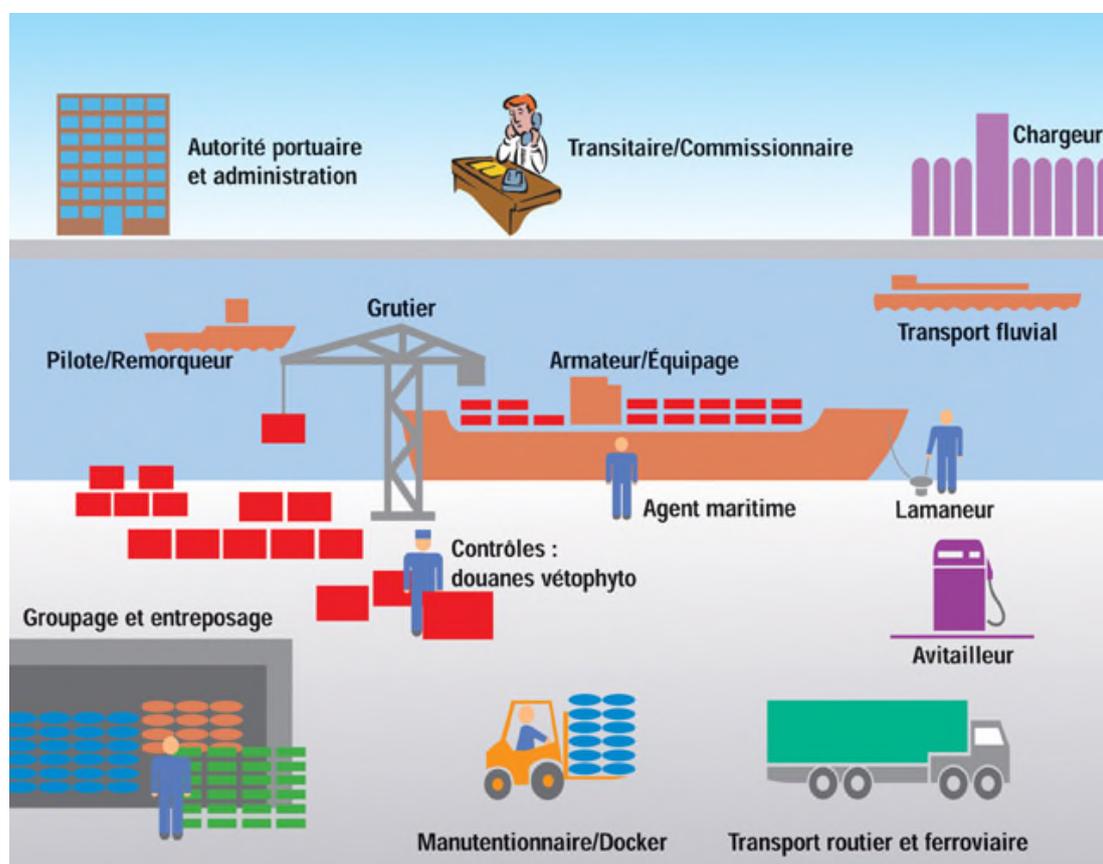
2BENGHALIA. A, « MODELISATION ET EVALUATION DE LA PERFORMANCE DES TERMINAUX PORTUAIRE », THESE-UNIVERSITE DU HAVRE, 2015 PAGE 18.

### 1.2.3 Le rôle de la logistique portuaire

La logistique est importante pour tous les acteurs de l'entreprise car elle influence sur son activité. Elle est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif commun : la satisfaction des clients.

Dans certains secteurs d'activité, la logistique peut constituer un avantage concurrentiel, son objectif en entreprise porte à la fois sur le court terme (optimisation des flux physiques quotidiens) et sur le moyen et long terme (mis en place de plans d'actions pour optimiser les paramètres de production et de stockage).

**Figure n°03** : Le rôle de la logistique portuaire



**Source** : Extrait à partir du lien (<http://www.portdeguyane.fr/metiers/leemploismaritimes-et-portuaires/>)

- Le docker : charge et décharge le navire.
- Le transporteur interne (inland transport) : transporte les conteneurs au niveau du terminal.
- L'opérateur portuaire (port operator) : contrôle les opérations à l'intérieur du port.

- L'acconier (stevedore) : s'occupe de la préparation juridique et matérielle des opérations de réception, de déplacement et d'entreposage des marchandises.
- L'amateur (shipping line/alliance) : assure le transport maritime des marchandises.
- Le consignataire (consigne) : il est mandaté par l'armateur, il agit au nom et pour le compte de l'armateur. Il doit assurer toutes les opérations de réception ou de livraison de la marchandise et, ainsi effectuer les missions confiées par l'armateur.

Il y a également d'autres acteurs pour assurer les services liés à la gestion des navires comme :

- Les sociétés d'avitaillement ;
- Les sociétés de réparation et de maintenance de conteneurs ;
- Les entreprises de récupération des déchets des navires.

Enfin, l'autorité portuaire dont la mission consiste à gérer tout le port en prenant en compte la gestion :

- Des installations portuaires ;
- De l'accueil et le départ des navires ;
- Du respect des règlements, etc.

D'après les études faites nous allons définir la chaîne logistique portuaire comme un ensemble d'entités impliquées directement dans les flux amont et aval de marchandises.

#### **1.2.4 Les composants de la logistique portuaire**

Ici, l'accent serait mis sur quelques composantes de la logistique existante ou pouvant exister sur la plate-forme portuaire. Au nombre de ces composantes, nous pouvons distinguer :<sup>1</sup>

- **La manutention**

La manutention est la manipulation et le déplacement des marchandises en vue de leur emmagasinage ou entreposage. Les moyens techniques de la manutention constituent une des composantes fondamentales de la logistique. C'est d'ailleurs le secteur de la logistique qui a le plus évolué au cours de ces dernières décennies.

---

<sup>1</sup> IAGONSANOU.M, « IMPORTANCE DE LA LOGISTIQUE-DANS-L'ORGANISATION D'UN-SYSTEME PORTUAIRE », MEMOIRE ECOLE NATIONALE D'ECONOMIE APPLIQUEE ET DE MANAGEMENT COTONOU.

Les systèmes de manutention les plus courants sont la manutention des conteneurs et la manutention des marchandises conventionnelles non conteneurisées : sacheries, roulantes, palettes à nu, caisse...) et la manutention des vrac.

#### ❖ **Le système de manutention des conteneurs**

Il comprend quatre composantes que sont : l'entreposage sur remorque, le système des chariots élévateurs lourds, le système des chariots cavaliers et le système des grues portique.

##### ➤ **Le système d'entreposage sur remorque :**

Consiste à décharger les conteneurs importés d'un navire par une grue et sont ensuite chargés sur des remorques qui sont tractées jusqu'à un emplacement assigné dans l'aire d'entreposage, où elle restera jusqu'à ce qu'un tracteur routier l'emmène. Les remorques transportant des conteneurs destinés à l'exportation sont amenées dans l'aire de stockage par traction routier, puis conduites au navire à l'aide du matériel du port.

##### ➤ **Le système des chariots élévateurs lourds :**

C'est un système qui consiste à utiliser des chariots élévateurs à fourche lourds d'une capacité d'environ 45 tonnes équipées d'un palonnier à prise par le haut et peut gerber des conteneurs de 40 pieds pleins sur 3 à 4 hauteurs.

##### ➤ **Le système des chariots cavaliers :**

Est celui permettant de gerber des conteneurs sur trois (03) ou quatre (04) hauteurs, les déplacer du quai à l'aire d'entreposage et les charger sur un véhicule routier ou les décharger.

##### ➤ **Le système des grues à portique :**

Il permet de gerber les conteneurs se trouvant dans l'aire d'entreposage d'être gerber à l'aide de grue à portique sur rail sur une hauteur de cinq (05).

#### ❖ **La manutention des marchandises non conteneurisées et des vrac :**

Elle est généralement effectuée par les propres moyens de manutention du navire en ce qui concerne la manutention bord quai. Celle-ci est ensuite relayée par des chariots élévateurs à fourche, en ce qui concerne la manutention à quai, chaque catégorie de marchandises est manutentionnée en plusieurs phases qui déterminent les types de manutention à savoir :

➤ **La manutention à bord ou stevedoring :**

Elle consiste en un regroupement des opérations de chargement et de déchargement des navires. Ces opérations sont effectuées de façon cyclique que l'on peut décomposer en quatre phases : Prise de la palanquée en cale, transfert à terre, pose de la palanquée et retour.

Lorsqu'elles s'effectuent du bord vers la terre ou de la terre à bord du navire à l'aide des grues des navires ou à quai, on parle de la manutention verticale. C'est le cas par exemple des navires LO/LO. Lorsqu'elles s'effectuent par la rampe du navire avec l'aide d'engins de manutention éventuellement pour les navires transportant des véhicules, on parle de manutention horizontale. C'est le cas des navires RO/RO.

➤ **La manutention à terre**

Les opérations à terre s'effectuent aussi de façon cyclique décomposée comme suit :

- Saisie de la palanquée, Transfert, Pose en magasin ou terres pleins et camions (enlèvement direct). C'est donc l'ensemble des opérations depuis le dépôt de la palanquée au sous-palan jusqu'à l'arrimage dans les magasins, terre-pleins ou les camions.

➤ **Le shifting**

Il consiste à déplacer les marchandises non destinées au port de déchargement soit à l'intérieur du navire, on parle de shifting bord – bord ; soit du navire sur le quai et ensuite du quai sur le navire : on parle respectivement de shifting bord – terre et de shifting terre – bord.

Il peut être vertical (en soulevant les marchandises avec les grues du navire) ou horizontal (en roulant grâce à un matériel approprié : tracteurs, etc...)

Le shifting diffère du transbordement en ce sens que toutes les opérations s'effectuent sur un même navire.

➤ **L'entreposage**

La variété des installations d'entreposage dans les ports découle de la diversité des besoins d'entreposage des marchandises. Pour assurer une circulation fluide des marchandises à travers les postes à quai, les autorités portuaires doivent établir des procédures et des

pratiques d'entreposage. Il existe deux principaux types d'entreposage portuaire à savoir l'entreposage en transit pour les marchandises ne restant qu'un laps de temps dans le port et l'entreposage à long terme pour les marchandises qui, pour des raisons diverses doivent séjourner plus longuement dans le port.

L'entreposage de transit permet d'une part de réduire le risque de déséquilibre navire/quai, d'autre part il permet d'accomplir les inspections, la perception des taxes à l'importation et les autres formalités et évite l'encombrement du quai ; il ne retarde pas la rotation du navire comme tend à faire le transfert direct dans ces mêmes circonstances. Enfin il permet de se protéger contre les risques de retard que les navires et les marchandises peuvent subir du fait du mauvais temps ou des problèmes ayant surgi au cours d'escale précédente.

L'entreposage à long terme s'est développé considérablement dans certains pays au point où il assure des revenus importants pour l'autorité portuaire allant parfois de 30 à 40% de la totalité des revenus du port.

### **1.3 La situation économique mondiale avant et après la crise**

#### **1.3.1 La situation économique dans le monde avant la crise de la Covid-19**

Principales caractéristiques et perspectives de l'économie mondiale avant la Covid-19

Notons ce qui suit au sujet de la situation socio-économique qui prévalait dans le monde avant la Covid-19 :

- ✓ La chine est le plus grand importateur de matières premières, la deuxième économie mondiale (détenant environ 16% du PIB mondial) et le deuxième consommateur mondial de pétrole.
- ✓ Pour ce qui est de la pauvreté au travail en 2019, on compte une personne sur cinq (dans la population active) touchant un salaire inférieur à 3,20 USD par jour en termes de parité de pouvoir d'achat, soit environ plus de 630 millions de personnes.
- ✓ En 2019, les marchés du travail restent inégaux et ces inégalités sont plus marquées qu'avant.
- ✓ Avec le recul des tensions sur les prix des produits énergétiques, le taux annuel d'inflation dans les économies avancées a baissé en 2019 ; et, suite à la morosité de l'économie mondiale, il était projeté des faibles tensions inflationnistes en 2020. L'inflation est restée globalement modérée aussi pour les économies émergentes et

en Afrique, sur fond des politiques monétaires restrictives et du faible niveau des prix des produits pétroliers.

- ✓ En 2019, comparé aux années précédentes, les échanges commerciaux mondiaux ont baissé (baisse de 1,5% du volume moyen des marchandises exportées au 2<sup>ème</sup> semestre 2019), suite notamment à la guerre commerciale entre les USA et la Chine. Ces échanges ont varié de 4,6%, 3% et 1,2%, respectivement en 2017, 2018 et 2019, avec de fortes chances de demeurer ainsi dans les 5 prochaines années.
- ✓ Les arriérés intérieurs en Afrique subsaharienne ont progressé ces dernières années jusqu'à avoisiner 3,3% du PIB en 2018, et concernent souvent les dépenses de biens et services, les transferts, les investissements et les traitements et salaires.<sup>1</sup>

De manière générale, la plupart des pays dans le monde ont enregistré des taux de croissance en dessous des niveaux potentiels. L'Afrique subsaharienne, ayant enregistré un ralentissement économique en 2019 (taux de croissance ralenti à 2,4%), reste vulnérable au regard de la forte dépendance de ses exportations et recettes budgétaires au secteur extractif, ce qui suppose qu'une baisse d'activité dans le chef de ses principaux partenaires commerciaux (USA, Europe, Chine) est de nature négativement sur sa croissance économique.

Selon la Banque Mondiale (2020), en Afrique, la pandémie de la Covid-19 est une crise qui s'ajoute à bien d'autres crises, notamment les invasions de criquets pèlerins, la sécheresse, le changement climatique, la fragilité, les conflits, la violence et le sous-développement des marchés alimentaires. L'Afrique est caractérisée par la précarité de la plupart d'emplois, la taille importante du secteur informel (soit 89% de l'emploi total), la couverture limitée des régimes de pension et d'assurance-chômage, et la prédominance des micros, petites et moyennes entreprises (soit 90% dans les activités d'affaires).

Suivant le Fond Monétaire International (FMI, 2020), la croissance économique mondiale devrait s'accélérer à 3,3% en 2020, venant d'environ 2,9% en 2019. Malgré le ralentissement observé dans les pays avancés et en Chine, l'activité économique s'était améliorée dans les pays émergents (Brésil, Inde, Mexique, Russie, Turquie) en 2019. Aussi, notons qu'il était projeté des faibles tensions inflationnistes en 2020.

---

<sup>1</sup> JONAS KIBALA KUMA, « L'ÉCONOMIE MONDIALE FACE À LA PANDÉMIE DE LA COVID-19 : ÉTAT DES LIEUX, ANALYSES ET PERSPECTIVES », JUILLET 2020. PAGE 15.

Il était projeté un ralentissement de croissance dans les pays avancés (surtout aux USA et au Japon), 1,7% en 2019 à 1,6% en 2020. Par contre, dans les pays émergents et en développements, on s'attendait à une accélération de la croissance, de 3,7% en 2019 à 4,4% en 2020. En Afrique Subsaharienne, il était projeté une consolidation de la croissance économique, de 3,3% en 2019 à 3,5% en 2020 (tirée par la croissance de deux premières économies, notamment le Nigeria et l'Afrique du Sud).

Bien que le taux de chômage soit resté stable durant les 9 dernières années, le nombre de chômeurs dans le monde devrait s'accroître d'environ 2,5 millions en 2020 suite au ralentissement de l'activité économique mondiale enregistrée et les perspectives précaires (Organisation Internationale du Travail/OIT, Le rapport Emploi et questions sociales dans le monde – tendances 2020).<sup>1</sup>

Selon le FMI (FMI, 2019), en 2019, l'économie mondiale a enregistré une baisse de croissance et les perspectives restaient précaires comme ce fut le cas des deux dernières années. Outre les facteurs propres à certains pays émergents, ce ralentissement était consécutif à l'augmentation des obstacles liés au commerce (faiblesse des flux d'échanges et d'investissements), à la montée des tensions géopolitiques qui entretient l'incertitude, au ralentissement économique des principaux partenaires commerciaux, à la chute des prix des produits de base, etc.

L'avenir du monde était aussi conditionné par l'allure des tensions géopolitiques mondiales qui ont refait surface depuis fin 2017. Il s'agit d'une sorte de guerre froide qui opposerait les USA et l'UE contre la Chine, la Russie et l'Iran. Il est à signaler également des risques d'utilisation d'armes nucléaires par la Corée du Nord (contre la Corée du Sud, le Japon et les USA) et l'Iran (contre Israël et Arabie Saoudite).

Les facteurs des risques sur les perspectives mondiales avant la propagation de la Covid-19 peuvent se résumer en ceci :

- ✓ La montée des tensions géopolitiques qui pourrait se traduire par la baisse de l'offre de pétrole et, par endroit, la hausse des prix du baril ;
- ✓ La baisse de la productivité du travail dans certains pays suite aux troubles sociaux ;
- ✓ La perturbation des chaînes d'approvisionnement mondiales suite aux conflits commerciaux entre les USA et ses principaux partenaires commerciaux, notamment la Chine et l'UE ;

---

<sup>1</sup> OP.CITE PAGE 16.

- ✓ La résurgence des catastrophes naturelles de nature à freiner l'activité économique (agriculture, assurance, etc.) ;
- ✓ La persistance du coronavirus en Chine et sa propagation dans le monde va contribuer à ralentir l'activité économique en Chine, autant pour les échanges commerciaux et les mouvements de personne dans le monde.<sup>1</sup>

### **1.3.2 Effets de la crise de la Covid-19 dans le monde**

Dans son rapport sur les effets de la Covid-19 sur les finances publiques dans le monde, le FMI (FMI, 2020), comme le pensent bien d'auteurs d'ailleurs<sup>2</sup>, souligne que cette pandémie de la Covid-19 et les mesures de riposte qu'elle implique (distanciation sociale, confinement) ne sont pas sans conséquences sur l'activité économique, car elles entraînent : la réduction de la production, la baisse des recettes fiscales, l'accroissement des dépenses et aides aux ménages (transfert, allocations-chômages, subventions salariales, report de paiements d'impôts, etc.) et aux entreprises (fourniture de liquidités, exonérations fiscales, etc.) les plus touchés pour les protéger contre la perte de revenus, le chômage et les faillites. Cela va dégrader les soldes budgétaires de la plupart de pays dans le monde et accroître les ratios d'endettement public pour certains.

Selon la Banque Mondiale (Banque mondiale, 2020), la pandémie de la Covid-19 est entrain de déstabiliser l'économie mondiale et conduirait celle-ci à une récession du fait de la baisse d'activité observée en Chine (au cours du premier trimestre de 2020) et qui devrait impacter d'autres pays frappés par la pandémie, notamment les USA et la zone euro. On assiste également à la baisse des prix des matières premières (surtout les cours du pétrole et ceux des métaux industriels) et à une forte volatilité des marchés boursiers mondiaux causées par les incertitudes concernant la durée et les effets de cette pandémie, sans compter les dépréciations des monnaies des économies émergentes et en développement ainsi que les sorties de capitaux de ces économies (autre que la chine) dépassant celles observées au pire moment de la crise financières de 2008. Par sa nature, ses causes et ses effets, le choc de 2020 dû au coronavirus est différent de celui de 2008 dû à la crise financière<sup>3</sup>. Analysant quelques conséquences économiques de la fermeture de frontières des pays qu'implique la pandémie de la Covid-19, Meninno R. et Wolff G. (2020) notent de leur part que les effets de la crise actuelle sont limités comparativement à

---

1 OP.CITE PAGE 17

2 IBID PAGE 20

3 [HTTPS://WWW.ALTERNATIVES-ECONOMIQUES.FR/PUBLICATION/CORONAVIRUS-TENIR CHOC/197001010100-00092339.HTML](https://www.alternatives-economiques.fr/publication/coronavirus-tenir-choc/197001010100-00092339.html)

ceux de la crise migratoire de 2015. Toutefois, comme l'estime Bouoiyour RefkSelmi J. (2020), le virus SARS apparu en Chine en 2003, ayant causé 774 décès, a été rapidement contenu et a entraîné une variation à la hausse des marchés financiers de 20% durant cette année. Pour cet auteur, les choses seraient différentes avec la Covid-19, l'économie mondiale se montrant fragile si bien que cette pandémie devrait renforcer la récession mondiale et accroître l'incertitude sur les perspectives économiques mondiales. Aussi, retenons que la pandémie de la Covid-19 a mis en évidence les failles des systèmes de santé dans le monde, le rôle central de l'Etat pour limiter les dégâts (récession, etc.) et l'importance de certaines professions souvent mal rémunérées et peu protégées.

### **3. Effets socio-économiques de la covid-19 dans le monde**

Cette crise sanitaire de la Covid-19, au départ de la Chine, s'accompagne d'une crise économique à travers trois chocs importants qu'elle crée, à savoir : les baisses de la production et de la demande, la décélération de la croissance mondiale et le durcissement des conditions financières et leurs retombées<sup>1</sup>, et la chute significative des cours des produits de base, notamment le cours du pétrole qui a enregistré une baisse d'environ 50% depuis début 2020, soit le niveau le plus bas depuis 18 ans (FMI, 2020).

La Chine est le plus grand importateur de matières premières, la deuxième économie mondiale (détenant environ 16% du PIB mondial) et le deuxième consommateur mondial de pétrole. En effet, de nos jours, contrairement à la situation d'il y a 17 ans, la Chine occupe une place de taille dans l'économie mondiale et dans les marchés mondiaux. Suivant les statistiques de la banque mondiale, la part de la Chine dans le commerce mondial est passée de 5% en 2003 pour atteindre approximativement 14% en 2019. Aussi, la part de l'indice du marché émergent de MSCI de la Chine est passée de 8% en 2003 à presque 35% en 2019 (Bouoiyour R.J., 2020).

Durant les deux premiers mois de 2020, comparé à 2019, l'indice de production industrielle et les ventes de détail de la Chine ont baissé respectivement de 13,5% et 20,5%, soit des chutes non observées depuis environ 30ans. Selon la CENUCED, dans son rapport sur le commerce et le développement publié le 04 mars 2020 (Unctad, 2020), les

---

1 [HTTPS://WWW.BANQUEMONDIALE.ORG/FR/NEWS/PRESS-RELEASE/2020/04/17/WORLD-BANKIMF-SPRING-MEETINGS-2020-DEVELOPMENT-](https://www.banquemondiale.org/fr/news/press-release/2020/04/17/world-bankimf-spring-meetings-2020-development) « L'ÉCONOMIE MONDIALE EST SECOUÉE PAR UN CHOC NÉGATIF SANS PRÉCÉDENT PROVOQUÉ PAR LA COVID-19. LA BAISSÉ DRASTIQUE DE LA CONFIANCE DES INVESTISSEURS INTERNATIONAUX QUE CETTE DERNIÈRE A ENGENDRÉE A FORTEMENT RESSERRÉ LES CONDITIONS DES FINANCEMENTS EXTÉRIEURS POUR LES PAYS SUR TOUTE L'ÉCHELLE DES REVENUS. LA PANDÉMIE PERTURBE LES ÉCHANGES COMMERCIAUX, LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT ET LES FLUX D'INVESTISSEMENT »: COMMITTEECOMMUNIQUE?CID=ECR\_E\_NEWSLETTERWEEKLY\_FR\_EXT\_SM2020&DELIVERYNAME=DM60633)

données récentes sur la Chine indiquent un déclin substantiel dans le rendement des activités chinoises. L'indice de production en Chine (PMI) a baissé d'environ 22 points en février 2020. Cet indice est fortement corrélé avec des exportations et un tel déclin implique une réduction des exportations d'environ 2% sur une base annualisée. En d'autres termes, la baisse observée en février répartie l'année est équivalente à -2% de l'approvisionnement en biens intermédiaires (marchandises devant servir à la production d'autres produits finis). Les indicateurs sur l'embarquement renseignent également une réduction des exportations chinoises pour le mois de février 2020.

Le CENUCED (Unctad, 2020) relève également que, à côté de ses effets néfastes sur la vie humaine (décès), le coronavirus (Covid-19) a le potentiel de contribuer de manière significative au ralentissement non seulement de l'économie chinoise, mais également de l'économie mondiale. Vu que la Chine est devenue le point central de fabrication et le centre d'opérations commerciales mondiales, on s'attend à ce que n'importe quelle rupture du rendement de la Chine ait des répercussions dans le monde suite à l'interconnexion des opérations entre les pays (le caractère régional et mondial des chaînes d'approvisionnement).

Ainsi, en déstabilisant l'économie chinoise, la pandémie de la Covid-19 devrait influencer négativement sur l'activité économique mondiale, et les pays africains devraient en ressentir fortement les effets du fait de l'extraversion de leurs économies (ils sont exportateurs des matières premières et bénéficiaires de flux financiers extérieurs en termes d'aides publiques au développement/APD ou d'investissements directs étrangers/IDE). En mars 2020, la pandémie avait atteint plus de 30 pays du continent africain, occasionnant un impact économique important selon la commission économique africaine (CEA). Le 20 mars 2020 déjà, plusieurs pays africains ont annoncé la fermeture de leurs frontières terrestres, maritimes et aériennes. La propagation de la Covid-19 est rapide, si bien qu'au 9 avril 2020, l'Afrique subsaharienne comptait déjà 6200 cas dans 43 pays de la région, avec en tête de pays les plus touchés : l'Afrique du Sud, le Cameroun et le Burkina Faso. La CEA notait déjà que les conséquences de la Covid-19 sur l'économie africaine appellent à des réponses fortes.

Cette pandémie entraîne des chocs sur la demande (baisse de la consommation suite aux mesures de distanciation et confinement de la population) et sur l'offre (perturbation de la chaîne de production à l'échelle internationale au départ de la Chine, cette dernière étant l'un des principaux fournisseurs mondiaux), et entraîne des spéculations sur les marchés financiers.

Plusieurs analystes pensent que les effets de la Covid-19 sur la croissance mondiale pourront dépasser ceux de l'épidémie de SRAS parue en 2003. Le Dr Panos Kouvelis, directeur du Boeing Center à l'Université de Washington à St. Louis, évalue à 300 milliards de dollars le recul pour l'économie mondiale et attend deux ans de récession.

Avec la propagation de la Covid-19 et les mesures de riposte (quarantaine) prises, on assiste à l'annulation ou au report des conférences et événements mondiaux, des pénuries alimentaires suite aux achats de panique, des pénuries d'approvisionnement en certains produits pharmaceutiques et manufacturés suite aux perturbations des usines en Chine. En Italie et à Hong Kong ; l'impact financier sur l'industrie du voyage et du commerce pourrait se chiffrer en milliards d'euros. On enregistre aussi des retard d'expédition dans plusieurs industries, notamment celle de produits électroniques. L'industrie automobile européenne vit sa pire chute en 10 ans, les grands fabricants annonçant la fermeture de plusieurs usines ; Michelin arrête sa production de pneus en Espagne, en France et en Italie jusqu'au 22 mars 2020, et 14 de ses usines en France, employant 10.000 personnes, sont fermées. L'italo-américain Fiat Chrysler (FCA) annonce la fermeture de six de ses usines de fabrication en Italie, une en Serbie et une en Pologne jusqu'au 27 mars 2020. De plus, PSA a également décidé de fermer toutes ses usines européennes, dont Mulhouse en France et le port britannique d'Ellesmere.<sup>1</sup>

Le Fond Monétaire International (FMI, 2020) note que, suite aux incertitudes liées à la durée et l'intensité du choc sanitaire de la Covid-19, les retombées macroéconomiques de cette dernière, ses perturbations sur les marchés financiers et sur les marchés de produits de base, restent aussi incertaines pouvant aller de mal en pire. D'ailleurs, en chine, en février 2020, on note un phénomène jamais enregistré pour cette économie, soit les baisses des ventes dans les marchés des immobiliers et de l'automobile de 80% et 92%, respectivement<sup>2</sup>

Dans son rapport sur la stabilité financière dans le monde, le FMI (FMI, 2020) relève que la pandémie de la Covid 19 a impacté significativement les marchés financiers mondiaux : il a été enregistré une forte baisse des cours des actions, l'accroissement des écarts de taux sur les marchés du crédit (surtout les segments à risque), la baisse des cours du pétrole, la baisse du rendement des obligations refuges avec la course vers les actifs de qualité, etc. On a assisté à une aggravation de la variation des prix des actifs de qualité, etc. on a assisté à une aggravation de la variation des prix des actifs qui a rapidement contribué à durcir les

---

<sup>1</sup> JONAS KIBALA KUMA. OP.CIT. P23.

<sup>2</sup> Bouoiyour RefkSelmi J., 2020

conditions financières. On a noté des tensions financières sur les principaux marchés de financement à court terme et une forte détérioration de la liquidité du marché. En effet, tous les principaux marchés boursiers du monde ont enregistré des tendances baissières (Wall Street, CAC 40, City, Indice Nikkei, Shanghai, Hong-Kong, Singapour, Taiwan, Australie, Corée, etc.), ce qui pourrait se traduire en une crise financière internationale<sup>1</sup>. A titre illustratif, le cours du pétrole (le baril) a enregistré son plus bas niveau (passant d'environ 60 USD à environ 30 USD). Le 24 février 2020, il est enregistré la chute de la bourse mondiale à la suite de la hausse significative du nombre de cas de la Covid-19 hors de la Chine, laquelle baisse s'amplifie le 28 février 2020 jusqu'à atteindre son plus bas niveau hebdomadaire depuis la crise financière de 2008. On enregistre encore une chute significative de principaux indices mondiaux le 9 mars 2020. Les investisseurs étaient à la recherche des valeurs refuges ou des capitaux alternatifs, suite aux effets du coronavirus sur les marchés financiers, ce qui a contribué à accroître la valeur du « Bitcoin » du 23 janvier au 9 février 2020, soit une expérience non enregistrée depuis plus de trois mois.<sup>2</sup> Toutefois, les différentes mesures de riposte (monétaires, budgétaires) contribuent à restaurer la confiance des investisseurs et à réduire tant soit peu des pertes et volatilités sur les marchés financiers. On note aussi des injections de liquidité par les banques centrales (Bank of China, Federal Reserve Bank, etc.) qui ont contribué à atténuer les risques sur les marchés financiers.

Concernant les effets de la crise de la Covid-19 sur le système bancaire ou financier, la plupart de chercheurs s'accordent sur la possibilité d'une instabilité financière dans le temps<sup>3</sup>, à l'absence des mesures de riposte adaptées et efficaces, qui passerait notamment par : la peur et l'incertitude (Albulescu C., 2020b et 2020c ; Mann C., 2020 ; Baker S. et al., 2020), l'absence d'une communication claire et honnête des autorités autour de la pandémie (Weder M., 2020 ; Cecchetti G., 2020), le manque de communication entre les instances de contrôle et les banques (Tobias A. et Aditya N., 2020), la non-assistance des firmes et ménages vulnérables (Boone L., 2020 ; Wren-Lewis S., 2020), les mesures de

---

1 BOUOYOUR REFKSELMI J. (2020) NOTE QUE LES MARCHÉS FINANCIERS SUBISSENT LES EFFETS DU CORONAVIRUS ET L'IMPACT DE CE DERNIER SUR LA CROISSANCE GLOBALE DÉPENDRA EN GRANDE PARTIE DE LA DURÉE ET DE LA DIFFUSION DE LA PANDÉMIE AUSSI BIEN QUE DES RÉPONSES EN TERMES DE POLITIQUE.

<sup>2</sup> Bouoiyour RefkSelmi J., 2020

<sup>3</sup> LE FMI (2020C) NOTE QUE LA PANDÉMIE DE LA COVID-19 A IMPACTÉ SIGNIFICATIVEMENT LES MARCHÉS FINANCIERS MONDIAUX VERS MI-FÉVRIER 2020 DÉJÀ, AVEC LES ANTICIPATIONS DES ACTEURS DU MARCHÉ SUR LA PROPAGATION DE LA COVID-19 DANS LE MONDE. IL EST ENREGISTRÉ NOTAMMENT UNE FORTE BAISSÉ DES COURS DU PÉTROLE SUITE À LA BAISSÉ DE LA DEMANDE MONDIALE ET L'ABSENCE D'UN ACCORD ENTRE LES PAYS DE L'OPEP+ POUR DES BAISSÉ DE LA PRODUCTION.

riposte inadaptées (Beck T., 2020), les problèmes de solvabilité tant pour les firmes ou ménages que pour les banques se traduisant par l'accroissement des prêts non performants (Beck T., 2020), les effets de contagion suite à l'interconnexion des banques (Cecchetti G., 2020), la mauvaise gestion du risque de crédit (Tobias A. et Aditya N., 2020), le manque de collaboration internationale des instances de réglementation nationales (Tobias A. et Aditya N., 2020 ; Beck T., 2020)

Suite aux effets de la propagation de la pandémie de la Covid-19 et des mesures de riposte prises par les différents gouvernements dans le monde en 2020 restent sombres. En effet, les services du FMI (FMI, 2020a) projettent une forte contraction ou récession mondiale de 3% en 2020 (une contraction plus prononcée que celle connue lors de la crise de 2008-09) et une croissance de 5,8% en 2021, sous réserve que l'activité économique reprenne avec le soutien des pouvoirs publics pour atténuer la pandémie au cours du deuxième semestre 2020<sup>1</sup>.

McKibbin W. et Fernando R. (2020) estiment des pertes moyennes de croissance mondiale de l'ordre de 6,7%, et 8,4% pour l'Europe et les USA, imputables aux effets de la Covid-19.

Selon Baker S. et al. (2020), analysant l'impact macroéconomique de la Covid-19, 50% de la contraction future du PIB américain serait expliquée par les effets de cette pandémie, qui passent par les incertitudes créées par ladite pandémie, saisies à travers les trois indicateurs suivants : la volatilité du marché boursier, l'incertitude subjective dans des enquêtes d'espérance d'affaires. Les résultats de simulation renseignent une baisse de croissance des USA d'environ 11% au dernier trimestre 2020, comparé à son niveau au dernier trimestre 2019.

Dans un registre plutôt positif, il y a lieu de noter que la propagation de la pandémie de la Covid-19 et les mesures de confinement qu'elle impose entraînent une baisse de la pollution (de l'air ou atmosphérique, de l'eau, etc.), surtout en Chine, ce qui joue favorablement à la protection de l'environnement et des vies humaines.

---

<sup>1</sup> LE FMI NOTE QUE LA REPRISE RESTE INCERTAINE ET QUE, DANS TOUS LES CAS, LE NIVEAU DU PIB APRÈS LADITE REPRISE RESTERA EN DESSOUS DE LA TENDANCE OBSERVÉE AVANT L'APPARITION DU COVID-19. POUR RAPPEL, EN 2019, LA CROISSANCE MONDIALE ÉTAIT DE 2,9%.

### **1.3.3 L'impact des changements économiques sur l'Algérie**

En ce qui concerne l'Algérie, l'impact de la pandémie du coronavirus, qui a touché la planète, va impacter négativement l'économie. Le FMI anticipe une contraction du produit intérieur brut réel (PIB) de l'Algérie. Celui-ci devrait se contracter de 5,2% durant l'année 2020. Les données du FMI prévoient une dégradation de la situation qui va se poursuivre au moins pour les deux prochaines années. Selon la même source d'information (FMI) l'indice des prix à la consommation devrait augmenter à 3,5% en 2020 puis à 3,7% en 2021, contre 2% en 2019. La balance courante devrait quant à elle également diminuer de 18,3% en 2020 et de 17,1% en 2021. Dans le volet social, le FMI prévoit une hausse relative du taux de chômage en Algérie devrait en 2020 grimper à 15,1% avant de descendre légèrement à 13,9% en 2021.

En s'appuyant sur les rapports des instances internationales OCDE, FMI, Banque Mondiale, on peut affirmer que l'économie algérienne va connaître la même tendance de contraction de son activité économique au même titre que les autres économies du monde au moins jusqu'à 2021 ou 2022.<sup>1</sup>

#### **A. Quelles leçons en tirer de la gestion de crise pour l'Algérie ?**

Les secteurs, qui vont ressentir structurellement les effets de la crise, seront essentiellement les entreprises qui s'approvisionnent de Chine en matières premières et en composants industriels. En seconde position viendra les secteurs de la consommation et des services à cause des restrictions imposées aux transports et à la limitation de la mobilité des personnes (travailleurs étrangers et le tourisme).

L'urgence pour le gouvernement algérien est de remettre rapidement en marche l'activité pour éviter d'autres effets collatéraux qui peuvent engendrer d'autres crises plus complexes et plus rudes. Pour cela, il est demandé aux gouvernements d'accélérer la cadence de relance des activités avec des appels à prendre plus de précaution pour les personnes morales et physiques et de rester plus vigilant au plan de la surveillance de l'évolution de la pandémie.

En effet, lorsque les prévisions sont pessimistes (baisse d'activité, chute des prix du pétrole, etc.) et la période d'incertitude encore floue, le recours à l'état dans cette conjoncture comme prêteur est salutaire pour éviter les faillites des entreprises. L'Etat doit

---

<sup>1</sup> ABEDOU.A, CHERCHEUR AU CREAD, QUELLES LEÇONS TIRER DE LA GESTION DE CRISE SANITAIRE POUR L'ALGÉRIE ?

exercer son rôle de protecteur/assureur en dernier ressort envers ceux qui ont du mal à payer leurs charges, ceux qui perdent leur plan de charge ou ceux qui perdent leur emploi. Le contexte est favorable pour inciter les gouvernements à introduire plus de flexibilité (réformer) dans le système financier et notamment le système bancaire. Ce dernier a un rôle crucial à jouer dans cette conjoncture pour accompagner la relance de l'activité et aider les entreprises à reprendre confiance. Une politique budgétaire incitative accompagnée par des mesures spécifiques dans le domaine fiscal tel que le report ou le gel du paiement des impôts pour l'année, permettra de renforcer la demande à très court termes pour amortir l'impact de l'épidémie Covid-19. Concernant les banques, il s'agira d'aider les entreprises, notamment les petites entreprises et les startups, en leur proposant des annulations du paiement du service de la dette pour l'année de la crise.<sup>1</sup>

La solidarité en temps de crise est vitale. Elle traduit l'effectivité du compromis « Pacte Economique » signé entre les opérateurs économiques et le Gouvernement. Aujourd'hui, face à la pandémie Covid-19, il faudrait savoir où se situe le curseur de solidarité entre d'un côté les gouvernements et les gouvernés. D'un côté, les individus n'ont aucune emprise et aucune responsabilité sur la crise sanitaire ou sur le fait d'être forcés à rester confiner à la maison pour éviter le risque de tomber malade. Du côté des entreprises, la cessation d'activités, par manque de matières premières ou de composants ou encore par rupture des chaînes d'approvisionnement, n'a pas été prévue. Ces acteurs, individus et opérateurs économiques, ont recouru à l'Etat pour être soutenus et accompagnés durant cette période difficile.

## **B. La relance de l'activité après la Covid-19 ?**

Le premier constat que l'on peut faire lorsqu'on essaye d'analyser les effets de la crise, c'est le grand déséquilibre observé entre l'offre et la demande sur le marché. Ce déséquilibre semble être provoqué par plusieurs facteurs entre autres, du côté de l'offre, une baisse produite essentiellement par les ruptures des chaînes d'approvisionnement et de distribution et la fermeture non anticipée d'une majorité de commerces. Du côté de la demande, la consommation des ménages a chuté. A cela s'ajoute les menaces d'inflation provoquée par la montée des prix dû à la pression exercée sur la rareté des produits sur le marché.

---

<sup>1</sup> ABEDOU.A, OP.CITE PAGE 19

Tous ces éléments impactent la relance de l'activité économique. Pour relancer l'activité, il faudrait que les agents économiques aient confiance. La relance de la consommation des ménages va être un signal fort pour les opérateurs économiques pour avoir confiance dans le redémarrage de leurs appareils de production. Il ne faudrait pas que les opérateurs économiques ressentent un sentiment de pessimisme à l'égard de la contraction des investissements des ménages et des perspectives de consommation.<sup>1</sup>

---

1 A.A, L'ALGÉRIE FACE À LA PANDÉMIE DU CORONAVIRUS. COVID 19 : L'ÉPREUVE ALGÉRIENNE, REGARD' ALGÉRIE N°1 EDITION DE JUIN 2020, PAGE 20

**Chapitre 3 :**

**Les capacités réactionnelles  
et de résistance des  
entreprises portuaires  
algériennes**

## **Chapitre 3 : Les capacités réactionnelles et de résistance des entreprises portuaires algériennes**

Dans ce chapitre, représentant notre démarche empirique de notre étude, nous procéderons par une approche comparative et analytique entre deux entreprises portuaires. Nous proposerons, en effet, une confrontation entre les volumes des activités entre deux ports algériens (de Béjaia et de Skikda) durant les exercices 2019 et 2020. Cette démarche nous offrira des résultats autant quantitatifs que qualitatifs que nous tenterons d'analyser. Au terme de cet exercice nous testerons et vérifierons la véracité des hypothèses arrêtées préalablement. L'objectif étant finalement de savoir comment ces entreprises ont réagi face à la crise sanitaire.

### **1.1 Objectifs et méthodologie**

#### **1.1.1 Objectifs et contexte de la comparaison**

L'objectif majeur de cette analyse comparative est de démontrer les réactions des deux entreprises portuaires face à la crise sanitaire, et cela en démontrant l'état des deux entreprises avant la crise et l'état actuel et comment ces deux dernières ont pu faire face, est-ce que c'était des moyens mobilisés « délibérément » par l'entreprise ou bien elles se sont juste contentées des instructions émises par la tutelle.

#### **1.1.2 Méthodologie et ressources pour l'analyse comparative**

Cette section traite de la démarche qu'on va adopter pour conduire notre analyse comparative.

- *Pourquoi avons-nous choisi la méthode comparative ?*

Depuis les récentes, observer, comprendre et expliquer des processus qui désormais se déroulent à une échelle internationale tout en ayant des impacts locaux, ne relève plus d'un exercice confiné à un contexte uniquement national. Il est devenu précieux de confronter, comparer plusieurs environnements, afin de mieux comprendre et mieux anticiper.

- *Comment va s'effectuer notre analyse comparative ?*

Tout d'abord, en termes d'objectif assigné à la comparaison, on sait que le principe de comparabilité qui s'inscrit dans toute démarche comparative, se décline toutefois en fonction de l'objectif que va poursuivre la recherche comparative. La comparaison des

activités des ports de Bejaia et Skikda vise à tirer des enseignements globaux sur l'exploitation portuaire durant la période de la crise sanitaire.

S'agissant ensuite de la méthode et du périmètre : la comparaison ne va pas consister en une exploration exhaustive des réalités des deux ports. Beaucoup d'aspects techniques, politiques, structurels ne seront pas abordés ici. Il s'agit davantage de dégager des variables médiatrices afin de parvenir à des réalités et conclusions pertinentes et dignes d'intérêt. C'est pourquoi l'accent sera porté sur la confrontation des deux terrains à travers les axes d'analyse. De cette façon, les données recueillies seront directement orientées vers l'évaluation de notre revue d'actualité et aussi la vérification de nos deux hypothèses de recherche.

## **1.2 Présentation succincte des ports comparés**

Avant la comparaison proprement dite, présentons rapidement les deux cas d'étude : l'entreprise portuaire de Béjaia et l'entreprise portuaire de Skikda.

### **1.2.1 Présentation de l'entreprise portuaire de Béjaia**

Nous allons présenter ce port de Béjaia, afin de le comparer au port de Skikda.

**Figure n°04 :** Une vue du port de Béjaia



**Source :** Photo réelle prise en Novembre 2019

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique.

Aujourd'hui, il est classé 1<sup>er</sup> port d'Algérie en marchandises générales et 3<sup>ème</sup> port pétrolier. Il est également le 1<sup>er</sup> port du bassin méditerranéen certifié pour les trois systèmes ISO 9001.2000 pour la qualité, ISO 14000 pour l'environnement et OHSAS 18001 pour l'hygiène santé et sécurité au travail, et à avoir ainsi installé un système de management intégré.

### **C. Historique**

Le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée.

La réalisation des ouvrages actuels débuta en 1834, elle fut achevée en 1987. C'est en 1960 qu'a été chargé le premier pétrolier d'Algérie.

Le port de Bejaia aujourd'hui est réputé mixte ; hydrocarbures et marchandises générales y sont traitées. L'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évoluer le Port de Béjaïa depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie.

### **D. Historique de création de l'EPB**

Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa ; entreprise socialiste à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.

L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le susmentionné décret.

Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et aux fonctionnements de celles-ci.

En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algérien, actuellement, il a été augmenté à 3.500.000.000 de DA.<sup>1</sup>

### **E. Situation géographique :**

Le port de Bejaia est délimité :

- Au nord par la route nationale N°9.
- Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2750m
- A l'est par la jetée Est.
- A l'ouest par la zone industrielle de Bejaia.

### **F. Activités et description des services de l'EPB :**

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire

---

<sup>1</sup> BROCHURE DE L'EPB P10 ,2015

## G. Description des services

Parmi les services, il existe :

- L'acheminement des navires de la rade vers le quai :

Dans certains cas exceptionnels, d'arrivée massive en rade, les navires restent en attente dans la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention de l'autorisation de rejoindre un poste à quai. Cette dernière est délivrée après une conférence de placement qui se tient quotidiennement au niveau de la Direction Capitainerie.

L'acheminement des navires se fait par des opérations d'aide à la navigation identifiées par le remorquage, le pilotage et le lamanage.

- Le remorquage

Il consiste à tirer ou à pousser le navire, pour effectuer les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire. Il consiste également à effectuer les opérations de convoyage et d'aide dans l'exécution d'autres manœuvres.

- Le pilotage

Il est assuré de jour comme de nuit par la Direction Capitainerie et est obligatoire à l'entrée et à la sortie du navire. Il consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.

- Le lamanage

Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.

- Les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises

Elles consistent en :

- Les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises.
- La réception vers les aires d'entreposage, hangars et terre-pleins, ports, secs.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre-pleins ou hangar et hors port.
- Pointage des marchandises.
- La livraison aux clients.

D'autres prestations sont également fournies aux navires et aux clients telles que :

- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (ponts bascules).
- Location de remorqueurs ou vedettes (pour avitaillement des navires, transport de l'assistance médicale, assistance et sauvetage en haute mer).

## 1.2.2 Présentation de l'entreprise portuaire de Skikda

**Figure n°05 :** Une vue du port de Skikda



**Source :** <https://www.skikda-port.com/category/phototheque/>

Dénomination : Entreprise Portuaire de Skikda, par abréviation E.P. Skikda.

Forme juridique : Entreprise Publique Economique, Société par actions régie par les lois et règlements relatifs à l'autonomie des Entreprises

Date de création : Décret N° 82-284 du 14 Août 1982 et modification des statuts en société par actions en date du 21 Mars 1989.

Siège social : Petit zone Industrielle près embouchure Oued Saf Saf (ex. Domaine des lions) BP. 65. Skikda 21 000. Algérie.

Capital social : 9.000.000.000 DA

Actionnaire : Groupe des Services Portuaires « SERPORT »

Compétences territoriales :

- Port mixte de Skikda (Marchandises générales et Hydrocarbures).
- Port de Skikda El Djeddid spécialisé dans le transit des hydrocarbures.
- Trois ports de pêche : Stora, Collo et la Marsa.

Effectif 2017 : 1907 agents

Filiales et participations : L'Entreprise Portuaire de Skikda contrôle trois (03) Filiales :

- Entreprise de Gestion des ports et abris de pêche de Skikda (EGPP) 100%
- Skikda Conteneurs Service (SCS) 100%
- Société intermodale de logistique(SIL) 66%

Elle détient par ailleurs des participations dans 04 Sociétés :

- STORA (activités de transport- transit et magasinage) 20%

- STH (Société de gestion des terminaux à hydrocarbures) 15%
- CNAN-GROUP (transport maritime) 8,7%
- SIH (Société d'investissement hôtelier) 6,2%

Le port de Skikda dispose d'une certification Iso 45001 que l'organisation internationale de normalisation (ISO) considère comme « l'une des normes les plus attendues au plan mondial et devrait permettre d'améliorer drastiquement les niveaux de sécurité sur le lieu de travail ». L'EPS est également détentrice de deux autres certifications, l'Iso 14001, relative au management environnemental et l'Iso 9001, relative au management de la qualité. Additivement à ces certifications, le port de Skikda a enclenché d'importants investissements visant à mettre à niveau ses capacités logistiques et organisationnelles pour être en mesure de répondre aux exigences de ses clients.<sup>1</sup>

#### **A. Aperçu historique**

Avant la création de l'Entreprise Portuaire de Skikda, le secteur portuaire est passé par plusieurs phases d'organisation et de régimes administratifs :

- 1962-1971 : Le port de Skikda était géré par la chambre de commerce et d'industrie
- 1971- 1982 : Création de l'Office National des Ports (13 mai 1971) chargé de la gestion, de l'exploitation et en ce qui la concerne du développement des ports. Les ports sont organisés en unités portuaires et exercent le monopole des opérations de pilotage de lamanage et les prérogatives de police et de sécurité portuaire ;
- 1982- 1988 : Création de l'Entreprise portuaire de Skikda (Décret N° 82-284 du 14 août 1982) issue du regroupement de l'Office National des Ports, de la Société Nationale de Manutention et du service remorquage détenu anciennement par la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation. Entreprise socialiste à caractère économique, elle assure le monopole des dites activités ainsi que les prérogatives de puissance publique de police et de sécurité portuaire. Cette gestion sous tutelle du Ministère des transports s'achèvera avec l'avènement de la loi sur l'autonomie des entreprises N°88/01 du 12 janvier 1988.
- 1988/89 –2003 : Création de l'Entreprise Publique Economique (EPE), Société par Actions (SPA) le 21 mars 1989 (date de passage à l'autonomie), au capital de 135 millions de DA. L'Entreprise conserve les mêmes prérogatives du régime antérieur. Son portefeuille d'actions est détenu par la Société de Gestion des participations des Ports (SOGEPORIS).

---

<sup>1</sup> KHIDER.O, PORT DE SKIKDA UNE FUTURE VOIE D'EXPORTATION DU CLINKER, JOURNAL EL WATAN, 14 AVRIL 2021.

Année 1998 : Réorganisation du secteur portuaire (Transition en cours) avec la promulgation de la loi N° 98/05 portant code maritime consacrant la séparation des missions de puissance publique des activités commerciales et du décret exécutif N° 99-200 du 18 août 1999 portant désignation de l'autorité portuaire de l'Est à Skikda.

## **B. GAMME DES PRESTATIONS DE SERVICES**

### **➤ LIEES AU DOMAINE ET APPARENTE**

- Domaine Maritime : séjour en rade, séjour à quai, occupation du plan d'eau, et le chargement en mer.
- Domaine Terrestre : concession à court, moyen et long terme du domaine portuaire, transit, dépôt et transfert des marchandises à quai en terre-pleins, magasins, et port sec.
- Installations spécialisées : usage de la cale de halage et services divers en rapport, usage voie ferrée, poids public, fourniture eau.

### **➤ LIEES AU NAVIRE**

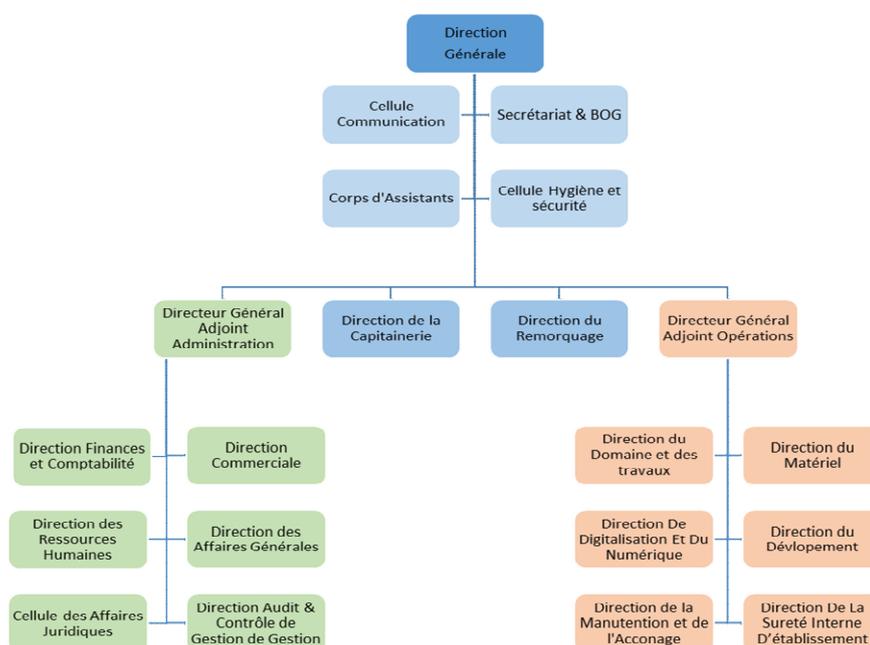
- Pilotage, lamanage, remorquage, course en pilotin, mise à disposition de défenses d'accostage,
- Prestation de manutention et location d'engins divers (grues, chariots élévateurs)
- Diverses prestations (fourniture d'énergie électrique, eau enlèvement déchets).

### **➤ LIEES A LA MARCHANDISE**

- Manutention, (débarquement, embarquement),
- Acconage (entreposage, bâchage, gardiennage, transfert et livraison).
- Relevage.

## C. Organigramme de l'EPS:

Figure n°06 : Organigramme de l'EPSkikda



Source : Document fournit par l'EPS

### 1.3 L'état des deux entreprises avant la crise sanitaire

L'année 2019 aura été une année difficile pour les ports algériens. Le contexte dans lequel ont évolué les entreprises durant l'exercice écoulé s'est caractérisé par plusieurs situations de crises : crise politique, crise sociale, crise économique. Les entreprises ont dû faire face à de multiples facteurs qui ont eu des répercussions directes ou indirectes sur le niveau du trafic traité.

Sur le plan économique, l'Algérie continue de subir les conséquences de la chute des cours du pétrole sur les marchés internationaux, qui s'est traduit par un déficit de la balance commerciale et pour atteindre un certain équilibre, l'Etat a mis en place un certain nombre de mesures pour réguler les opérations de commerce extérieur, tels que l'interdiction d'importation pour une liste de produits finis, le rehaussement des taxes douanières. Etc.

Cette situation de déséquilibre a engendré également la réduction des dépenses publiques qui s'est soldé par un ralentissement des projets, causant la régression de certains trafics.

Sur le plan politique, le mouvement populaire qu'a connu l'Algérie à partir du mois de février 2019, a eu un impact direct sur la production nationale et sur les importations et exportations.

Malgré tous ces paramètres, les deux ports ont réussi à maintenir leurs trafic global aux alentours de 19,24 millions de tonnes pour le port de Bejaia<sup>1</sup> et 20,07 millions de tonnes à l'import pour le port de Skikda.<sup>2</sup>

Tandis que pour l'année 2020, elle a été sans contexte une année très difficile et restera l'année d'une crise mondiale sans précédent : crise sanitaire, financière, économique... tous les secteurs ont été touchés.

## 1.4 Comparaison des activités des deux entreprises avant et durant la crise sanitaire

### 1.4.1 L'entreprise portuaire de Bejaia entre l'année 2019 et 2020

Le port de Bejaia à l'instar de tous les autres ports a subi de plein fouet les effets de la crise qui a indéniablement affecté :

**Tableau n°02** : Le mouvement de la navigation et la qualité de service :

TYPE DE NAVIRES	Nombre de navires	
	2019	2020
Car-ferries	19	-
Cargos	447	358
Céréaliers	100	112
Portes conteneurs	229	258
RO/RO	36	21
N/ Essence	113	86
Pétroliers	105	71
Butaniers	35	39
Huiliers	79	83
<b>Total</b>	<b>1.163</b>	<b>1028</b>

Source : EPB - rapport annuel & statistique 2020, page 14

1 EPB - RAPPORT ANNUEL & STATISTIQUE 2020

2 EPS - SERVICE DES STATISTIQUES

- ❖ Le nombre de navires traités en 2020 par le port de Bejaia a atteint 1.028 navires, soit 135 navires de moins que l'exercice précédent, cette baisse s'explique par la fermeture de usines de production en Europe et surtout en Chine ainsi que la paralysie de la plupart des ports de commerce dans le monde.
- ❖ On dénote que malgré cela, une évolution marquée des navires céréaliers et des portes conteneurs, respectivement de (+12%) et (+12.66%), cette augmentation s'explique essentiellement par la volonté des pouvoirs publics à garder un niveau de stock suffisant face à la pénurie des denrées alimentaires durant cette crise et surtout les céréales.

Pour ce qui est des porte-conteneurs l'extension des espaces d'accueil des navires (quais N°24 &25) et la mise en place d'un système de fenêtre d'accostage, a permis de réduire sensiblement le séjour à quai de ces navires et permettre aux armateurs d'augmenter le navire traiter durant l'année 2020 comparativement à celle de 2019.

**Tableau n°03 : La moyenne d'attente en rade et séjour à quai**

TYPE DE NAVIRES	Attente en rade moyenne (j)		Séjour à quai moyen (j)	
	2019	2020	2019	2020
Car-Ferries	-	-	0,16	-
Cargos	4,93	4,22	4,87	4,87
Fer & Tubes	2,21	2,08	2,39	2,70
Céréaliers	5,45	4,83	7,95	7,53
Bois	1,38	1,27	2,40	3,22
Cimentiers	-	-	-	-
RO/RO	0,70	0,78	2,02	2,85
Hydrocarbures raffinés	0,80	1,13	1,70	1,89
Butaniers	1,62	1,11	4,12	4,35
Huiliers	3,62	3,50	2,34	1,93
P/conteneurs	7,34	3,40	2,77	3,05
Pétroliers	-	-	1,12	1,15
<b>Total</b>	<b>3,40</b>	<b>2,76</b>	<b>3,08</b>	<b>3,53</b>

Source : EPB - rapport annuel & statistique 2020, page 14

- ❖ L'année en rade moyenne s'est nettement améliorée passant de 3,40 jours en 2019 à 2,76 jours en 2020, la baisse du nombre de navires traités et l'exploitation du nouveau poste à quai n°25 au niveau de l'EPB en sont les principales raisons.

**Figure n°07 : Trafic Conteneurs**



Source : EPB - rapport annuel & statistique 2020, page 11

- ❖ Le trafic conteneurs a atteint, en 2020, 246.811 EVP, en hausse de 1.36%.  
Le volume total des marchandises conteneurisées est de 2,2 millions de tonnes, soit une hausse de (+6,11%) comparativement à l'année précédente.

Tableau n°04 : Trafic Global à l'importation et à l'exportation

PAYS	Débarqués			Embarqués		
	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %
<b>1- Cabotage national</b>	<b>1 004 416</b>	<b>718 915</b>	<b>- 28,42</b>	<b>143</b>		<b>- 100,00</b>
<b>2-Pays arabes</b>	<b>263 198</b>	<b>178 343</b>	<b>- 32,24</b>	<b>308 943</b>	<b>356 420</b>	<b>15,37</b>
<b>2- 1- Pays de l'U.M.A.</b>	<b>200 898</b>	<b>107 775</b>	<b>- 46,35</b>	<b>200 505</b>	<b>267 831</b>	<b>33,58</b>
Libye	8 979	4 860	- 45,87	6 317	49 660	686,13
Maroc	175 831	100 100	- 43,07	58 279	73 354	25,87
Mauritanie	-	-	-	45 649	55 429	21,42
Tunisie	16 088	2 815	- 82,50	90 260	89 388	- 0,97
<b>2-2-Pays arabes hors U.M.A.</b>	<b>62 300</b>	<b>70 568</b>	<b>13,27</b>	<b>108 438</b>	<b>88 589</b>	<b>- 18,30</b>
Bahreïn	10 153		- 100,00			-
Egypte	31 777	55 939	76,04		1 060	100,00
Emirats Arabes Unis	11 347	14 629	28,92			-
Liban	6 999		- 100,00	108 438	87 529	- 19,28
Soudan	2 024		- 100,00			-
<b>4- Pays de l'U.E.</b>	<b>3 566 962</b>	<b>3 615 762</b>	<b>1,37</b>	<b>6 106 265</b>	<b>4 173 904</b>	<b>- 31,65</b>
Allemagne	2 007	48 425	2312,81			-
Belgique	30 878	8 376	- 72,87	229	3 488	1423,14
Danemark		37 580	100,00			-
Espagne	1 558 218	1 666 471	6,95	918 651	623 471	- 32,13
Finlande	128 365	75 861	- 40,90			-
France	603 631	520 029	- 13,85	2 077 418	751 828	- 63,81
Grèce	41 087	16 412	- 60,06	41 9 522	1 304 164	210,87
Italie	246 233	163 788	- 33,48	1 165 153	892 543	- 23,40
Lituanie		91 716	100,00			-
Malte	451 715	464 278	2,78	245 397	394 951	60,94
Pays-Bas	24 751	16 549	- 33,14	429 730	133 203	- 69,00
Pologne	53 150	28 744	- 45,92			-
Portugal	9 720	16 535	70,11	408		- 100,00
Royaume Uni	30 817	59 473	92,99	849 757	70 256	- 91,73
Slovenie	227 499	193 998	- 14,73			-
Suède	158 891	207 527	30,61			-
<b>5- Pays européens hors U.E.</b>	<b>458 737</b>	<b>726 108</b>	<b>58,28</b>	<b>29 744</b>	<b>3 063</b>	<b>- 89,70</b>
Bulgarie	6 427	45 013	600,37	-	-	-
Fédération de Russie	166 962	244 005	46,14	-	-	-
Roumanie	54 650	-	- 100,00	-	-	-
Turquie	88 565	101 698	14,83	29 744	3 063	- 89,70
Ukraine	142 133	335 392	135,97			-
<b>6- Amérique du Nord</b>	<b>93 900</b>	<b>71 281</b>	<b>- 24,09</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Canada	63 000	62 730	- 0,43			-
U.S.A.	30 900	8 551	- 72,33			-
<b>7- Amérique Centrale</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>94 444</b>	<b>-</b>	<b>- 100,00</b>
Cuba	-	-	-	94 444	-	- 100,00
<b>8- Amérique du sud</b>	<b>5 062 835</b>	<b>4 812 006</b>	<b>- 4,95</b>	<b>620 531</b>	<b>208 011</b>	<b>- 66,48</b>
Argentine	3 381 051	1 373 220	- 59,38			-
Brsil	1 681 784	3 438 786	104,47	620 531	208 011	- 66,48
<b>9- Asie</b>	<b>95 642</b>	<b>94 804</b>	<b>- 0,88</b>	<b>1 469 204</b>	<b>776 256</b>	<b>- 47,16</b>
Corée du sud			-	160 000		- 100,00
Inde			-	652 838	265 615	- 59,31
Indonésie	95 642	94 804	- 0,88	312 886	217 345	- 30,54
Malaisie			-	81 538	134 867	65,40
Pakistan			-		54 426	100,00
Singapour			-	261 942		- 100,00
Thaïlande			-		104 003	100,00
<b>10- Océanie</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>69 261</b>	<b>-</b>	<b>- 100,00</b>
Australie			-	69 261	-	- 100,00
<b>Total</b>	<b>10 545 690</b>	<b>10 217 219</b>	<b>- 3,11</b>	<b>8 698 535</b>	<b>5 517 654</b>	<b>- 36,57</b>

Source : EPB - rapport annuel & statistique 2020, page 16

- ❖ Le trafic global de l'EPB à l'importation a marqué une baisse de -3,11%) en 2020 par rapport à l'année 2019, et une baisse de (-36,57%) en 2020 par rapport à 2019 à l'exportation, ceci s'explique par les orientations des pouvoirs publics afin de réduire sensiblement les exportations de marchandises alimentaires durant la crise sanitaire.

#### 1.4.2 L'entreprise portuaire de Skikda entre l'année 2019 et 2020

L'EPS a dû s'adapter à la situation exceptionnelle provoquée par la pandémie du coronavirus (Covid-19), revoyant son mode de gestion notamment en ce qui concerne les opérations d'import-export.

Le débarcadère, où en temps normale voyageurs et marchandises sont en mouvement incessant, avec son rythme s'ajuster aux mesures préventives décidées pour contrer la propagation du coronavirus. L'entreprise portuaire veillant néanmoins à maintenir des services de qualité tout en préservant la sécurité de ses travailleurs. L'activité dans le port a grandement diminué au cours de l'année 2020 en comparaison avec l'année 2019. Selon les statistiques fournies par l'EPS durant mon stage pratique, cette crise a affecté :

Le mouvement de la navigation, la moyenne d'attente en rade et séjour à quai, le trafic conteneurs ainsi que le trafic global ;

**Tableau n°05 : Mouvement de la navigation**

TYPE DE NAVIRES	Nombre de Navires	
	2019	2020
CARS-FERRIES	80	10
CARGOS	498	402
CEREALIERS	76	69
RO /RO	102	128
PORTE CONTENEURS	473	510
BUTANIERS	48	58
PETROLIERS	985	876
AROMATIQUES	16	23
METHANIERS	226	117
<b>T O T A L</b>	<b>2 504</b>	<b>2 193</b>

Source : Service des statistiques, EPS

- ❖ Le nombre de navire traité en 2020 par le port de Skikda a atteint 2193 navires ; soit 311 navires de moins que l'exercice précédent (2019).
- ❖ On dénote que le nombre de navire porte-conteneurs a augmenté de 8% durant l'exercice 2020 soit 510 contre 473 navires durant l'exercice 2019, ceci s'explique par la diminution du nombre de conteneurs en circulation durant la crise sanitaire, ou le nombre de conteneurs transportés est passé de 400 en 2019 à 300 conteneurs EVP En 2020.

**Tableau n°06 : La moyenne d'attente en rade et séjour à quai**

TYPE DE NAVIRES	ATTENTE MOY.EN RADE		SEJOUR MOYEN A QUA I	
	2019	2020	2019	2020
CARS-FERRIES	0	0	0.78	1.72
CARGOS	0.42	0.35	2.92	2.90
BOIS	0	0.15	2.26	1.48
CIMENT	1.10	0.08	1.77	0.83
FER/TUBES	0.30	0.47	3.60	4.07
CEREALIER S	3.76	3,03	9.52	11.19
RO/RO	0.05	0.07	0.82	0.44
PORTE CONTENEURS	0.61	0.51	1.86	1.82
BUTAN IERS	0.18	0.19	2.17	1.09
METHAN IERS	0.12	6.60	0.97	5.00
HYDROCARBURE – RAFFINES	2.52	0.37	1.49	0.40
AROMATIQUES	0.28	0.97	3.30	0.48
BITUMIERS	1.06	0.05	1.20	0.25
<b>T O T A L</b>	<b>1.27</b>	<b>1.12</b>	<b>2.06</b>	<b>2.12</b>

Source : Service des statistiques, EPS

- ❖ L'attente moyenne en rade des navires est passée de 1,27j en 2019 à 1,12j en 2020. Et leur séjour moyen à quai est passé de 2,06j en 2019 à 2,12j en 2020.

**Tableau n°07 : Trafic Conteneurs**

Catégorie		Cumul de l'exercice			
		Réalisations	Réalisations	Evolution	
		janv-déc		2019/2020	
		2019		Nbr/Tge	%
ENTREES	PLEINS	94 823	76 799	-18 024	-19
	VIDES	27	0	-27	-100
	TOTAL	94 850	76 799	-18 051	-19
	NET	748 510	718 805	-29 705	-4
	TARE	208 665	168 958	-39 707	-19
	TOTAL	957 175	887 763	-69 412	-7
SORTIES	PLEINS	2 945	1 572	-1 374	-47
	VIDES	92 697	76 241	-16 456	-18
	TOTAL	95 642	77 813	-17 830	-19
	NET	22 812	9 464	-13 348	-59
	TARE	210 409	171 182	-39 227	-19
	TOTAL	233 221	180 646	-52 575	-23
TOTAL	PLEINS	97 768	78 371	-19 398	-20
	VIDES	92 724	76 241	-16 483	-18
	TOTAL	190 492	154 612	-35 881	-19
	NET	771 322	728 269	-43 053	-6
	TARE	419 074	340 140	-78 934	-19
	TOTAL	1 190 396	1 068 409	-121 987	-10

Source : Service des statistiques, EPS

- ❖ Le trafic conteneur a diminué de (-10%) en 2020 ; soit -121.987 EVP de moins par rapport à l'année précédente, cette diminution s'explique par le gel des importations de kits CKD et SKD liés à l'industrie automobile d'une part, et d'autres parts les restrictions drastiques imposées par les pouvoirs publics en ce qui concerne le recours abusif à l'importation.

Tableau n°8 : Le trafic global

Pays / Countries / البلدان	port					
	Débarqués / Unloaded / تنزل			Embarqués / loaded / شحن		
	2019	2020	التغيرات % Variations	2019	2020	التغيرات % Variations
<b>1- Cabotage national</b>		754 066	100,00	3 298 923	2 664 559	-19,23
<b>2- Pays arabes / Arab countries</b>	127 256	168 374	32,31	154 409	977 811	533,26
<b>2- 1- Pays de l'U.M.A. / A.M.U. countries</b>	9 171	34 234	273,29	83 565	491 224	487,83
<b>Libya / Libya</b>	46	17	-63,04	32 942	93 649	184,28
<b>Maroc/Morocco</b>	3 711	10 177	174,24	29 438	317 961	980,10
<b>Mauritanie / Mauritania</b>			-	1 511	1 254	-17,01
<b>Tunisie / Tunisia</b>	5 414	24 040	344,03	19 674	78 360	298,29
<b>2- 2- Pays arabes hors U.M.A. / Arabic countries without A.M.U.</b>	118 085	134 140	13,60	70 844	486 587	586,84
<b>Arabie saoudite / Saudi Arabia</b>	52 653	63 759	21,09	69 634	337 841	385,17
<b>Bahreïn</b>	6 210	6 616	6,54	173		-100,00
<b>Djibouti</b>		18	100,00			-
<b>Egypte / Egypt</b>	31 596	28 573	-9,57		60 067	100,00
<b>Émirats Arabes Unis / The united Arab Emirates</b>	21 448	23 958	11,70	952	88 177	9162,29
<b>Irak</b>			-			-
<b>Jordanie / Jordan</b>	2 168	2 080	-4,06	74	460	521,62
<b>Koweït / Kuwait</b>	20	144	620,00	11	42	281,82
<b>Liban / Libanon</b>	354	422	19,21			-
<b>Oman</b>	3 049	8 253	170,68			-
<b>Qatar</b>	587	317	-46,00			-
<b>3- Afrique / Africa</b>	3 740	908	-75,72	25	117 768	470972,00
<b>Afrique du Sud / South Africa</b>	452	75	-83,41		87 968	100,00
<b>Cameroun</b>	142	401	182,99			-
<b>Congo</b>	16		-100,00			-
<b>Côte d'Ivoire</b>	752	281	-62,63		122	100,00
<b>Kenya</b>	154		-100,00			-
<b>Nigeria / Nigeria</b>	2 182	144	-93,40		29 670	100,00
<b>Sénégal / Senegal</b>		7	100,00	25	8	-68,00
<b>Djibouti</b>	42					
<b>4- Pays de l'U.E. / E.U. countries</b>	1 793 434	1 431 730	-20,17	6 852 976	7 562 298	10,35
<b>Allermane / Germany</b>	2 135	85 077	3884,87	433	6 078	1303,70
<b>Belgique / Belgium</b>	136 833	74 841	-45,30	316 639	575 277	81,68
<b>Chypre / Cyprus</b>		20 014	100,00			-
<b>Danemark / Denmark</b>	489	799	63,39			-
<b>Espagne / Spain</b>	299 580	236 018	-21,22	685 228	1 070 031	56,16
<b>Estonie</b>	672	17 678	2590,65			-
<b>Finlande / Finland</b>	3 896	5 043	29,44			-
<b>France</b>	608 509	460 925	-24,25	2 585 946	1 920 531	-25,73
<b>Grèce / Greece</b>	58 087	25 863	-55,46	132 051	483 974	266,51
<b>Hongrie / Hungary</b>			-	10		-100,00
<b>Irlande / Ireland</b>	52	78	50,00			-
<b>Italie / Italy</b>	407 680	183 880	-54,41	1 760 908	1 009 237	-42,69
<b>Lettonie</b>	2 168	85 609	3948,75			-
<b>Lituanie / Lithuania</b>	138 473	62 669	-54,74			-
<b>Luxembourg / Luxembourg</b>			-			-
<b>Malte / Malta</b>	4 956	25 813	420,84	434 044	1 523 669	251,04
<b>Pays-Bas / Holland</b>	65 869	6 552	-90,05	879 909	861 389	-2,10
<b>Pologne / Poland</b>	4 368	9 946	127,70			-
<b>Portugal</b>	13 514	3 937	-70,87	57 808	41 978	-27,38
<b>République Tchèque /</b>		481	100,00			-
<b>Royaume Uni / United Kingdom</b>	5 519	63 567	1051,78		70 042	100,00
<b>Slovaquie /</b>			-			-
<b>Slovénie / slovenia</b>	36 682	26 085	-28,89		72	100,00
<b>Suède / Sweden</b>	3 972	34 855	777,52			-

5- Pays européens hors U.E.	227 041	225 283	-0,77	432 578	193 467	-55,28
Albanie / Albania	42		-100,00		3 699	100,00
Bulgarie / Bulgaria	21 925	26 103	19,06		3 050	100,00
Croatie / Croatia	95	129	35,79			-
Ecose / Scotland			-			-
Fédération de Russie / Federation of Russia	55 245	33 680	-39,04	114 882		-100,00
Géorgie			-			-
Gibraltar	19 671		-100,00	226 859	107 289	-52,71
Îles Féroé			-			-
Islande / Iceland			-	32 926		-100,00
Norvège / Norway		8	100,00		8	100,00
Roumanie / Romania	4 817	16 726	247,23			-
Suisse / Switzerland			-	57 236		-100,00
Turquie / Turkey	92 301	83 494	-9,54	675	79 421	11666,07
Ukraine	32 945	65 143	97,73			-
Yougoslavie (Serbie et Monténégro)	-	-	-			-
6- Amérique du Nord / North America	271 698	28 600	-89,47	3 256 056	337 141	-89,65
Canada	26 698	554	-97,92	64		-100,00
U.S.A.	245 000	28 046	-88,55	3 255 992	337 141	-89,65
7- Amérique Centrale / Middle America	10 753	17 715	64,74	114 963	-	-100,00
Bahamas	-		-	4 987		-100,00
Cuba	-		-	109 976		-100,00
Guatemala	57	18	-32,42	-		-
Mexique / Mexico	10 696	17 697	65,45	-		-
8- Amérique du sud / South America	522 738	403 639	-22,78	1 324 038	34 816	-97,37
Argentine / Argentina	477 572	354 699	-25,73	263 182		-100,00
Brazil / Brésil	37 252	41 310	10,89	1 060 856	34 816	-96,72
Equateur / Ecuador	7 908	7 195	-9,02	-		-
Pérou / Peru	6	56	833,33	-		-
Uruguay	-	379	100,00	-		-
9- Asie / Asia	811 012	423 738	-47,75	4 823 512	5 728 795	18,77
Bengladesh	27		-100,00	-	101	100,00
Chine / China	674 999	294 444	-56,38	2 034 181	2 296 291	12,89
Corée du sud / south Korea	78 778	43 016	-45,40	2 177 598	282 964	-87,01
Hong Kong	331	157	-52,57	21	25	19,05
Inde / India	24 180	59 151	144,63	351 718	391	-99,89
Indonésie / Indonesia	7 389	3 589	-51,43		4	100,00
Japon / Japan	10 279	5 130	-50,09		762 509	100,00
Malaisie / Malaysia	9 626	7 841	-18,54		1 163 150	100,00
Pakistan	159	109	-31,45		14	100,00
Philippines	-	88	100,00		39	100,00
Singapour / Singapore	202	2 313	1045,05	258 769	1 223 260	372,72
Sri Lanka	-	17	100,00	-		-
Taiwan	893	1 184	32,99			-
Thaïlande / Thailand	704	1 289	83,10	863		-100,00
Vietnam	3 445	5 410	57,04	362	47	-87,02
10- Océanie / Oceania	5 243	158	-96,99	-	41 098	100,00
Australie / Australia	5 243	158	-96,99	-	41 098	100,00
11- Autres / Others	3		-100,00			-
Total	3 772 918	3 454 211	-8,45	20 257 480	17 657 753	-12,83

Source : Service des statistiques, EPS

- ❖ Le trafic global à l'importation a diminué de (-8,45%) par rapport à l'année précédente (de 3.772.918 en 2019 à 3.454.211 en 2020 soit une baisse de -318707 tonne)
- ❖ A l'exportation il a diminué de -2.349.373 tonnes en 2020, soit -12,83% que l'année précédente.

### 1.4.3 Résultats : L'impact de la Covid-19 sur le secteur portuaire

D'une manière générale, le transport maritime subit les effets de la pandémie en raison du ralentissement de l'économie, mais aussi des mesures de confinement décidées par la plupart des pays.

Les chaînes logistiques des deux ports ont été marquées par une continuité de leurs activités. Selon l'autorité portuaire, les activités n'ont pas subi d'arrêt ou de retard, mais la baisse des exportations a impacté négativement les activités portuaires. Les revenus des différentes parties prenantes ont diminué tels que : les droits de port sur les navires, les droits de port sur marchandises, les services rendus aux navires...

Les impacts de la Covid-19 au niveau de l'EPB et l'EPS se traduisent comme suit :

- **Les impacts directs :**

- Cette crise a eu un impact direct sur les processus de gestion portuaire en lien avec les navires, en termes de prise en charge des mesures sanitaires, et des activités de gestion, notamment en pour l'approvisionnement en produits stratégiques (céréales, aliments de bétail...)
- Les mesures prises dans certains pays obligeaient les navires à respecter une quarantaine de 14 jours avant d'être autorisés à accoster quand d'autres ports étaient également interdites, plaçant les personnels dans des situations très difficiles.

- **Les impacts indirects sur le trafic traité par les ports :**

On a enregistré :

- Un ralentissement lié aux activités industrielles ayant arrêté ou réduit leur activité : due aux mesures de confinement mis en place mais aussi à la rupture des chaînes d'approvisionnement.
- Un fort rebond du trafic lié à l'approvisionnement en produits agro-alimentaires (céréales, aliments de bétail, sucre...) due à la fois à la nécessité de constitution des stocks suite à la crise de la Covid-19.

Le transit des marchandises a été bien assuré dans le respect des exigences sanitaires. Les ports algériens ont fait preuve d'agilité pour faire face à cette crise afin d'assurer l'approvisionnement du pays et d'assurer l'acheminement de ses exportations.

### 1.5 Les mesures préventives adoptées par les deux entreprises portuaires

Depuis l'alerte lancée par l'OMS sur la circulation d'un nouveau Coronavirus, les autorités sanitaires algériennes ont mis en place une cellule de veille et activé le dispositif de surveillance et d'alerte au niveau des points d'entrés qui sont les ports et aéroports.

Au lendemain des premières mesures fortes prises par l'état contre l'épidémie de coronavirus, les deux entreprises portuaires, via leurs capitaineries et en lien avec les services de l'Etat concernés, ont multiplié les actions de sensibilisation et d'information sur les moyens de prévention et les procédures à suivre en présence de cas suspects.

Sur le terrain, des actions ont été mises en place afin de prévenir tout risque de contamination, notamment :

- ✓ Inspection sanitaire systématique en rade par le service de santé aux frontières et, en cas de doute, mise en quarantaine du navire, et en cas normal, un certificat de libre pratique est rédigé ;
- ✓ Limitation au maximum des descentes à terre des membres de l'équipage des navires accostant aux ports, sauf pour nécessité de service ;
- ✓ Limitation au maximum des montées à bord des autorités et du personnel ;
- ✓ L'obligation du port des équipements de protection, à savoir, masques de protection et gants, par tous les membres de l'équipage et par ceux qui, de par la nature de leur fonction à bord, sont amenés à entrer en contact avec le personnel à terre ;
- ✓ Des campagnes de sensibilisation sont également lancées, par l'EPB, via son site électronique d'information, et par l'EPS via des campagnes de sensibilisation sur la gravité de la situation, lancées par les responsables ;
- ✓ Diffusion de gels, bavettes, gants, tapis désinfectants...
- ✓ Lancement de séances de désinfection des bureaux des entreprises.
- ✓ La consommation reliquat de congé et la mise en congé exceptionnel (rémunéré) de presque 50% du personnel, en priorité pour ceux qui ont des maladies chroniques ;
- ✓ La réorganisation des services (Service minimum) ;
- ✓ Minimisation de l'échange de la paperasse ;

### **1.6 Analyse synthétique et enseignements :**

La baisse de l'activité des deux entreprises revient principalement à la baisse des échanges commerciaux mondiaux dus à la propagation de la Covid-19.

- En Algérie, les effets de la crise sanitaire se sont reportés sur les trafics des principaux ports, le deuxième grand port algérien pétrolier; le port de Skikda a vu une baisse de son trafic de produits pétroliers à l'exportation.

- L'évolution marquée des navires céréaliers au port de Bejaia s'explique par les réserves constituées par le gouvernement algérien pour l'approvisionnement et le stockage de denrées de première nécessité pendant la crise sanitaire. Dans le même temps, les volumes de trafic dans le port de Skikda ont affiché des baisses.
- Pour le trafic conteneur, y a eu une baisse générale sur les principaux ports algériens, sauf à Béjaia.

Il est à préciser que les activités n'ont à aucun moment cessé de fonctionner dans les deux ports, même au plus fort de la crise sanitaire, pendant le confinement total ; « Certes qu'ils ont assurés une continuité mais y a eu des pertes ».

Or, que les deux entreprises (l'EPB et l'EPS) ont vite répondu à l'appel de solidarité national pour lutter contre la pandémie qui sévit dans notre pays, elles se sont engagées à participer à l'effort collectif pour contribuer à endiguer l'épidémie et pallier à la pénurie des moyens indispensables aux soignants dans les hôpitaux des deux wilayas.

Elles ont également répondu à l'appel aux dons lancé par le gouvernement, pour soutenir les efforts nationaux dans la lutte contre le coronavirus.

# **Conclusion générale**

## Conclusion générale

La pandémie de la Covid-19 a montré combien les nations du monde dépendaient les unes des autres<sup>1</sup>. C'est une épreuve de vérité, non seulement pour la mondialisation, mais aussi pour la solidarité et la collaboration entre les pays.

Cette dernière a révélé à quel point le monde semblait ne pas être suffisamment préparé pour affronter une telle crise, soulignant l'urgence d'investir dans la gestion des risques et dans la réponse aux situations d'urgence dans le secteur du transport et de la logistique.

Notre préoccupation de départ vise à déterminer **quelle sont les réactions des entreprises portuaires durant la crise sanitaire**. Pour ce faire, nous avons jugé opportun de tenir un stage auprès d'une entreprise portuaire. Avec l'accord de l'encadreur, nous avons élargi nos ambitions par l'organisation d'une enquête de terrain auprès de deux entreprises portuaires algériennes, celle de l'EPBejaia et EPSkikda durant lesquels nous avons examiné d'une part, le fonctionnement des entreprises portuaires, et d'autres parts, nous avons essayé de cerner leurs réactions face à la crise sanitaire.

La communauté portuaire a fait preuve également à de fort engagement en cette période de crise. En effet, la mobilisation des acteurs de la communauté portuaire a permis l'orientation des efforts vers des objectifs communs et d'atteindre une meilleure efficacité des actions sur le plan sanitaire pour assurer la continuité des activités.

Suivant les résultats de notre étude empirique, des éléments de réponses à notre problématique de recherche sont à dénombrer à savoir :

- La baisse de l'activité des deux entreprises revient principalement à la baisse des échanges commerciaux mondiaux dû à la propagation de la Covid-19 ;
- Tous les terminaux des ports algériens ont mis un programme de suivi et de veille sur l'application des mesures préventives imposées par l'OMS depuis l'apparition de cette pandémie en Algérie. En effet, ces mesures concernent les volets nettoyage, sanitaires et sensibilisation ;
- Les ports se sont adaptés aux nouvelles contraintes de la sécurisation de l'approvisionnement du pays notamment en produits stratégiques, en plus des contraintes sanitaires ;
- La communauté portuaire a fait preuve également de fort engagement en cette période de crise. En effet, la mobilisation des acteurs de la communauté portuaire a permis l'orientation des efforts vers des objectifs communs et d'atteindre une

---

<sup>1</sup> Une autre preuve d'accentuation du processus de mondialisation par l'effet domino de propagation des crises sanitaires.

meilleure efficacité des actions sur le plan sanitaire pour assurer la continuité des activités.

De par ces conclusions ayant sanctionnées notre recherche, nous pouvons, confortablement, confirmer la véracité de la première hypothèse posée en introduction générale.

Par ailleurs, la deuxième hypothèse peut être confirmée mais avec prudence vu la délicatesse de la situation et l'inexpérience des deux entreprises portuaires en question dans l'adaptation face à cette conjoncture inédite.

La pandémie a en outre renforcé les arguments en faveur de la numérisation et de l'élimination de la paperasserie dans le secteur du transport maritime, y compris dans les ports. L'adoption de normes et l'interopérabilité des documentations électroniques sont devenus incontournables.

De nombreuses mesures de facilitation des échanges commerciaux prises pendant la crise nécessitent des investissements supplémentaires dans la numérisation et l'automatisation.

L'acceptation de copies numériques au lieu d'originaux sur papier, le traitement avant l'arrivée, les paiements électroniques et l'automatisation des douanes contribuent tous à dynamiser le commerce international.

La clé du succès de toute chaîne d'approvisionnement serait l'échange d'informations efficace permettant d'éviter les frictions opérationnelles. La suite logique de ces innovations est la connexion de réseaux hétérogènes permettant de créer un « réseau des réseaux » et ainsi de partager des informations. Il est indispensable que toutes les opérations se déroulent de manière transparente par l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit alors de dépasser les plateformes actuelles (traditionnelles) et de créer des plateformes ouvertes, détenues par les communautés.

Finalement, malgré le cortège des destructions humaines et économiques qu'il a causées, le nouveau coronavirus donne l'occasion de changer durablement, en partie parce qu'il a mis au jour les faiblesses qui existaient bien avant sa propagation à travers la planète. La crise financière survenue il y a une dizaine d'années l'avait déjà fait mais la réponse n'a pas été à la hauteur des enjeux : cette incapacité était encore latente lorsque le virus s'est transmis de l'animal à l'homme en 2019. Certes, les problèmes se sont aggravés, mais l'environnement intellectuel est beaucoup plus dynamique et la volonté politique de les résoudre semble bien réelle. Il y a des raisons d'espérer mais sans être exagérément optimiste.

# **Annexes**

## ANNEXES :

### Annexe 01 : le questionnaire

Questions	Réponses
<b>1- Comment été l'état de l'activité portuaire avant la crise sanitaire ?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• On m'a fournis des Statistiques de l'année 2019.</li></ul>
<b>2- Quel est l'état actuel de l'activité portuaire ?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• On m'a fournis des statistiques de 2020.</li></ul>
<b>3- Quelles sont les problèmes rencontrés pendant cette période ?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Par rapport au roulement du personnel ; (là où il y avait des rassemblements de personnes).</li><li>• Au début le personnel avait peur de la pandémie ; y a eu des blocages, certains ne voulaient plus travailler, tout le monde pensait à sa santé avant tout. Mais avec le temps ils se sont habitués à la situation.</li><li>• Par rapport à l'inspection sanitaire ; il y a eu des retards dans les opérations du chargement et du déchargement des navires, qui a engendré un déséquilibre au niveau de la logistique.</li><li>• Problèmes de transport du personnel par rapport aux mesures de confinement.</li></ul>
<b>4- Quelles sont les mesures prises par votre entreprise face à la crise sanitaire ?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mise en congé exceptionnel pour presque 50% du personnel. (C'était à tour de rôle)</li><li>• La consommation de reliquats (congés)</li><li>• Sensibilisation sur la gravité de la situation.</li><li>• Réorganisation des services (service minimum).</li><li>• Minimisation de l'échange de la paperasse ; tous les échanges étaient par e-mail, par des vidéos de conférence, fixe et portable.</li><li>• L'inspection sanitaire des navires entrants.</li><li>• La diffusion de gels désinfectants, bavettes, tapis de désinfections.</li><li>• Des séances de désinfections des bureaux ont été faites chaque jour.</li></ul>

## Annexe 02 : mouvement de la navigation EPS

A l'entrée :

Année 2019

MOIS	TYPE DE NAVIRES A L'ENTREE										
	ENSEMBLE NAVIRES	CARGOS	CEREALIERES	RO/RO	PORTE CONTENEURS	CARS FERRIES	PETROLIERS	BUTANIERS	METHANIERS	BITUMIERS	AUTRES
JANVIER	86	13	3	4	20	1	31	2	10	2	0
FEVRIER	108	23	3	3	16	2	43	2	10	4	2
MARS	115	25	4	4	23	2	41	0	12	2	2
AVRIL	105	23	4	2	15	2	42	1	12	3	1
MAI	95	16	3	5	29	2	34	4	0	2	0
JUIN	101	23	2	5	18	4	34	3	8	3	1
JUILLET	120	17	3	7	24	6	42	3	12	5	1
AOUT	125	21	5	5	21	7	42	4	14	6	0
SEPTEMBRE	111	24	3	6	16	6	42	1	10	3	0
OCTOBRE	98	19	0	4	21	3	33	2	11	4	1
NOVEMBRE	89	18	4	3	17	3	32	1	9	2	0
DECEMBRE	97	25	4	3	17	2	38	1	5	2	0
TOTAL	1 250	247	38	51	237	40	454	24	113	38	8

Année 2020

MOIS	TYPE DE NAVIRES A L'ENTREE										
	ENSEMBLE NAVIRES	CARGOS	CEREALIERES	RO/RO	PORTE CONTENEURS	CARS FERRIES	PETROLIERS	BUTANIERS	METHANIERS	BITUMIERS	AUTRES
JANVIER	92	15	2	2	25	3	37	4	0	4	0
FEVRIER	82	13	3	2	26	1	33	3	0	1	0
MARS	91	19	3	4	26	1	33	2	0	3	0
AVRIL	88	24	4	3	17	0	36	1	0	1	2
MAI	97	15	4	5	19	0	50	1	0	1	2
JUIN	89	10	3	9	26	0	36	3	0	1	1
JUILLET	93	28	2	6	19	0	28	2	4	3	1
AOUT	97	18	4	5	17	0	37	2	12	2	0
SEPTEMBRE	97	17	0	6	20	0	34	4	11	3	2
OCTOBRE	104	18	2	10	21	0	35	2	12	2	2
NOVEMBRE	88	11	4	8	22	0	25	3	10	3	2
DECEMBRE	80	13	4	4	17	0	27	2	10	3	0
TOTAL	1 098	201	35	64	255	5	411	29	59	27	12

Source : Service des statistiques, EPS

## A la sortie :

### Année 2019

MOIS	TYPE DE NAVIRES A LA SORTIE										
	ENSEMBLE NAVIRES	CARGOS	CEREALIERES	RO/RO	PORTE CONTENEURS	CARS FERRIES	PETROLIERS	BUTANIERS	METHANIERS	BITUMIERS	AUTRES
JANVIER	84	17	2	4	17	1	30	1	9	3	0
FEVRIER	107	18	4	3	18	2	44	2	11	3	2
MARS	124	30	3	4	24	2	43	1	12	3	2
AVRIL	103	22	6	2	15	2	41	1	11	2	1
MAI	96	17	2	5	27	2	35	4	1	3	0
JUIN	101	21	2	5	20	4	34	3	8	3	1
JUILLET	119	19	3	7	24	6	40	3	12	4	1
AOUT	124	22	4	5	19	7	43	4	13	7	0
SEPTEMBRE	106	20	4	5	17	6	40	1	10	3	0
OCTOBRE	104	21	1	5	20	3	36	2	11	4	1
NOVEMBRE	87	17	3	3	17	3	31	1	10	2	0
DECEMBRE	99	27	4	3	18	2	37	1	5	2	0
<b>TOTAL</b>	<b>1 254</b>	<b>251</b>	<b>38</b>	<b>51</b>	<b>236</b>	<b>40</b>	<b>454</b>	<b>24</b>	<b>113</b>	<b>39</b>	<b>8</b>

### Année 2020

MOIS	TYPE DE NAVIRES A LA SORTIE										
	ENSEMBLE NAVIRES	CARGOS	CEREALIERES	RO/RO	PORTE CONTENEURS	CARS FERRIES	PETROLIERS	BUTANIERS	METHANIERS	BITUMIERS	AUTRES
JANVIER	92	14	3	2	26	3	38	3	0	3	0
FEVRIER	81	14	2	2	27	1	30	3	0	2	0
MARS	91	19	3	4	22	1	36	3	0	3	0
AVRIL	88	22	3	3	20	0	36	1	0	1	2
MAI	93	14	4	5	19	0	47	1	0	1	2
JUIN	95	11	4	9	26	0	40	3	0	1	1
JUILLET	88	26	2	6	19	0	26	2	3	3	1
AOUT	100	20	4	5	16	0	39	2	12	2	0
SEPTEMBRE	96	17	1	6	21	0	32	4	11	2	2
OCTOBRE	104	17	2	10	21	0	35	2	12	3	2
NOVEMBRE	86	13	2	8	20	0	26	2	11	3	1
DECEMBRE	81	14	4	4	18	0	26	3	9	3	0
<b>TOTAL</b>	<b>1 095</b>	<b>201</b>	<b>34</b>	<b>64</b>	<b>255</b>	<b>5</b>	<b>411</b>	<b>29</b>	<b>58</b>	<b>27</b>	<b>11</b>

Source : Service des statistiques, EPS

## Annexe 03 : La moyenne d'attente en rade et séjour à quai

### 1- Des navires marchandises

#### Année 2019

TYPE DE NAVIRES	NOMBRE DE NAVIRES		ATTENTE EN RADE	SEJOUR A QUAI	ATT. MOYEN EN RADE (H)	SEJ. MOYEN A QUAI (H)	ATT. MOYEN EN RADE (j)	SEJ. MOYEN A QUAI (j)
	ENTREE	SORTIE						
RO/RO	87	88	99	1 702	1,14	19,34	0,05	0,81
PORTE CO	237	236	3 443	10 538	14,53	44,65	0,61	1,86
FER	82	84	246	6 570	3,00	78,21	0,13	3,26
TUBES	20	20	492	2 410	24,60	120,50	1,03	5,02
CEREALES	37	38	3 336	8 683	90,16	228,50	3,76	9,52
BOIS	15	16	0	868	0,00	54,25	0,00	2,26
GRUMES	3	3	11	130	3,67	43,33	0,15	1,81
SOJA	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
CIMENT	2	2	53	85	26,50	42,50	1,10	1,77
CARGAISO	37	38	180	3 523	4,86	92,71	0,20	3,86
DIVERS	91	90	1 135	5 516	12,47	61,29	0,52	2,55
<b>TOTAL</b>	<b>611</b>	<b>615</b>	<b>8 995</b>	<b>40 025</b>	<b>14,72</b>	<b>65,08</b>	<b>0,61</b>	<b>2,71</b>

#### Année 2020

TYPE DE NAVIRES	NOMBRE DE NAVIRES		ATTENTE EN RADE	SEJOUR A QUAI	ATT. MOYEN EN RADE (H)	SEJ. MOYEN A QUAI (H)	ATT. MOYEN EN RADE (j)	SEJ. MOYEN A QUAI (j)
	ENTREE	SORTIE						
RO/RO	62	60	103	788	1,66	13,13	0,07	0,55
PORTE CO	245	266	3 025	11 597	12,35	43,60	0,51	1,82
FER	61	57	475	4 657	7,79	81,70	0,32	3,40
TUBES	24	19	483	2 769	20,13	145,74	0,84	6,07
CEREALES	41	32	2 983	8 594	72,76	268,56	3,03	11,19
BOIS	16	17	57	605	3,56	35,59	0,15	1,48
GRUMES	3	1	19	173	6,33	173,00	0,26	7,21
SOJA	0	0	0	0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
CIMENT	1	1	2	20	2,00	20,00	0,08	0,83
CARGAISO	48	46	639	3 369	13,31	73,24	0,55	3,05
DIVERS	56	58	245	3 765	4,38	64,91	0,18	2,70
<b>TOTAL</b>	<b>557</b>	<b>557</b>	<b>8 031</b>	<b>36 337</b>	<b>14,42</b>	<b>65,24</b>	<b>0,60</b>	<b>2,72</b>

## 2- Des navires hydrocarbures

Année 2019

TYPE DE NAVIRES	NOMBRE DE NAVIRES		ATTENTE EN RADE	SEJOUR A QUAI	ATT. MOYEN EN RADE (J)	SEJ. MOYEN A QUAI (J)
	ENTREE	SORTIE				
<b>HYDROCARBURES RAFFINES</b>	454	454	27 469	16 275	2,52	1,49
<b>BITUMIERS</b>	38	39	968	1 124	1,06	1,20
<b>METHANIERS</b>	113	113	337	2 624	0,12	0,97
<b>BUTANIERS</b>	24	24	105	1 248	0,18	2,17
<b>AROMATIQUES</b>	8	8	53	633	0,28	3,30
<b>TOTAL</b>	637	638	28 932	21 904	1,89	1,43

Année 2020

TYPE DE NAVIRES	NOMBRE DE NAVIRES		ATTENTE EN RADE	SEJOUR A QUAI	ATT. MOYEN EN RADE (J)	SEJ. MOYEN A QUAI (J)
	ENTREE	SORTIE				
<b>HYDROCARBURES RAFFINES</b>	334	331	2 967	3 210	0,37	0,40
<b>BITUMIERS</b>	32	36	38	220	0,05	0,25
<b>METHANIERS</b>	128	128	20 267	15 360	6,60	5,00
<b>BUTANIERS</b>	28	28	128	735	0,19	1,09
<b>AROMATIQUES</b>	16	12	373	139	0,97	0,48
<b>TOTAL</b>	538	535	23 773	19 664	1,84	1,53

Source : Service des statistiques, EPS

## Annexe 04 : Trafic Conteneurs

### Année 2019

CONTENEURS		JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAL
E N T R E E	NOMBRE													
	PLEINS	10 891	5 966	10 616	6 501	11 490	9 706	9 210	7 292	5 033	6 197	5 052	6 869	94 823
	VIDES	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	26	27
	TOTAL	10 891	5 966	10 616	6 501	11 490	9 707	9 210	7 292	5 033	6 197	5 052	6 895	94 850
	TONNAGE													
	NET	74 880	38 500	84 575	48 800	76 657	70 347	78 406	61 959	45 726	59 248	46 548	62 864	748 510
	TARE	23 959	13 125	23 355	14 302	25 278	21 355	20 261	16 042	11 072	13 633	11 114	15 169	208 665
TOTAL	98 839	51 625	107 930	63 102	101 935	91 702	98 667	78 001	56 798	72 881	57 662	78 033	957 175	
S O R T I E	NOMBRE													
	PLEINS	67	107	193	277	181	1 028	176	181	153	213	148	221	2 945
	VIDES	6 767	8 536	10 519	6 160	10 243	8 178	8 783	7 287	6 428	6 183	6 383	7 230	92 697
	TOTAL	6 834	8 643	10 712	6 437	10 424	9 206	8 959	7 468	6 581	6 396	6 531	7 451	95 642
	TONNAGE													
	NET	411	573	1 270	2 297	1 328	3 626	1 367	2 012	1 959	3 445	1 991	2 533	22 812
	TARE	15 035	19 015	23 566	14 161	22 932	20 253	19 710	16 430	14 477	14 070	14 368	16 392	210 409
TOTAL	15 446	19 588	24 836	16 458	24 260	23 879	21 077	18 442	16 436	17 515	16 359	18 925	233 221	
E N S E M B L E	NOMBRE													
	PLEINS	10 958	6 073	10 809	6 778	11 671	10 734	9 386	7 473	5 186	6 410	5 200	7 090	97 768
	VIDES	6 767	8 536	10 519	6 160	10 243	8 179	8 783	7 287	6 428	6 183	6 383	7 256	92 724
	TOTAL	17 725	14 609	21 328	12 938	21 914	18 913	18 169	14 760	11 614	12 593	11 583	14 346	190 492
	TONNAGE													
	NET	75 291	39 073	85 845	51 097	77 985	73 973	79 773	63 971	47 685	62 693	48 539	65 397	771 322
	TARE	38 994	32 140	46 921	28 463	48 210	41 608	39 971	32 472	25 549	27 703	25 482	31 561	419 074
TOTAL	114 285	71 213	132 766	79 560	126 195	115 581	119 744	96 443	73 234	90 396	74 021	96 958	1 190 396	

### Année 2020

CONTENEURS		JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE	TOTAL
E N T R E E	NOMBRE													
	PLEINS	8 638	7 145	8 355	5 612	6 667	6 765	5 870	5 465	5 461	5 245	6 564	5 014	76 801
	VIDES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL	8 638	7 145	8 355	5 612	6 667	6 765	5 870	5 465	5 461	5 245	6 564	5 014	76 801
	TONNAGE													
	NET	83 850	47 370	63 691	55 823	66 854	69 588	57 883	55 693	52 295	52 439	63 198	50 121	718 805
	TARE	19 004	15 719	18 381	12 346	14 667	14 882	12 914	12 022	12 014	11 538	14 440	11 031	168 958
TOTAL	102 854	63 089	82 072	68 169	81 521	84 470	70 797	67 715	64 309	63 977	77 638	61 152	887 763	
S O R T I E	NOMBRE													
	PLEINS	101	149	157	65	46	163	73	75	143	215	165	221	1 573
	VIDES	7 700	7 548	5 287	5 261	7 868	7 667	5 722	5 418	6 348	5 966	5 298	6 160	76 243
	TOTAL	7 801	7 697	5 444	5 326	7 914	7 830	5 795	5 493	6 491	6 181	5 463	6 381	77 816
	TONNAGE													
	NET	1 171	1 481	1 448	631	311	649	247	419	730	1 073	782	516	9 458
	TARE	17 162	16 933	11 976	11 717	17 410	17 225	12 747	12 085	14 280	13 598	12 018	14 037	171 188
TOTAL	18 333	18 414	13 424	12 348	17 721	17 874	12 994	12 504	15 010	14 671	12 800	14 553	180 646	
E N S E M B L E	NOMBRE													
	PLEINS	8 739	7 294	8 512	5 677	6 713	6 928	5 943	5 540	5 604	5 460	6 729	5 235	78 374
	VIDES	7 700	7 548	5 287	5 261	7 868	7 667	5 722	5 418	6 348	5 966	5 298	6 160	76 243
	TOTAL	16 439	14 842	13 799	10 938	14 581	14 595	11 665	10 958	11 952	11 426	12 027	11 395	154 617
	TONNAGE													
	NET	85 021	48 851	65 139	56 454	67 165	70 237	58 130	56 112	53 025	53 512	63 980	50 637	728 263
	TARE	36 166	32 652	30 357	24 063	32 077	32 107	25 661	24 107	26 294	25 136	26 458	25 068	340 146
TOTAL	121 187	81 503	95 496	80 517	99 242	102 344	83 791	80 219	79 319	78 648	90 438	75 705	1 068 409	

Source: Service des statistiques, EPS

# **Index**

## **Liste des illustrations :**

### **○ Liste des tableaux :**

Tableau N°01 : volume des exportations et des importations de marchandises de quelques groupes et pays

Tableau N°02 : Le mouvement de la navigation et la qualité de service EPB

Tableau N°03 : La moyenne d'attente en rade et séjour à quai EPB

Tableau N°04 : Trafic Global à l'importation et à l'exportation EPB

Tableau N°05 : Mouvement de la navigation et la qualité de service EPS

Tableau N°06 : La moyenne d'attente en rade et séjour à quai EPS

Tableau N°07 : Trafic Conteneurs EPS

Tableau N°08 : Le trafic global EPS

## **Liste des figures :**

Figure N°01 : commerce mondial en volume et nouvelles commandes à l'exportation dans certains pays, janvier 2007-mai 2020

Figure N°02 : Fret maritime : indice du trafic conteneurs dans les ports

Figure N°03 : Le rôle de la logistique portuaire

Figure N°04 : Une vue du port de Bejaia

Figure N°05 : Une vue du port de Skikda

Figure N°06 : Organigramme de l'EPSkikda

Figure N°07 : Trafic Conteneurs

# Bibliographie

## ARTICLE :

- ABEDOU ABDERRAHMANE, L'ALGERIE FACE A LA PANDEMIE DU CORONAVIRUS. COVID 19 : L'EPREUVE ALGERIENNE, REGARD'ALGERIE N°1 EDITION DE JUIN 2020
- CNUCED, RAPPORT SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT 2020, DE LA PANDEMIE A LA PROSPERITE POUR TOUS
- FMI, PERSPECTIVES DE L'ECONOMIE MONDIALE, PRODUCTION :FMI, DIVISION DES SERVICES MULTIMEDIAS, EDITION FRANÇAISE, OCTOBRE 2020.
- ILHEM TIR, L'ALGERIE FACE A LA PANDEMIE DU CORONAVIRUS. COVID 19 : L'EPREUVE ALGERIENNE, REGARD'ALGERIE N°1 EDITION DE JUIN 2020
- JONAS KIBALA KUMA « L'ECONOMIE MONDIALE FACE A LA PANDEMIE DE LA COVID-19 : ETAT DES LIEUX, ANALYSES ET PERSPECTIVES », JUILLET 2020
- KHIDER OUHAB, PORT DE SKIKDA UNE FUTURE VOIE D'EXPORTATION DU CLINKER, JOURNAL EL WATAN, 14 AVRIL 2021
- MOISE DONALD DAILY, OP.CIT, CODES DES TRANSPORT, ARTICLE N 0889
- MUKHISA KITUYI, LE SECRETAIRE GENERAL DE LA CNUCED, RAPPORT SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT 2020, AVANT-PROPOS.
- OCDE (ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE), PERSPECTIVES ECONOMIQUES DE L'OCDE, EDITION DECEMBRE 2020.
- OUIZA GUALLEZE, EXPERTE-CHERCHEURE, COVID 19 : L'EPREUVE ALGERIENNE, REGARD'ALGERIE N°1 EDITION DE JUIN 2020
- REFK SELMI, JAMAL BOUOYEUR, GLOBAL MARKET'S DIAGNOSIS ON CORONAVIRUS : A TUG OF WAR BETWEEN HOPE AND FEAR, MARS 2020.

## LIVRE :

- CHRISTINE DOLLO, ANNE-MARY DRAI, ANTOINE CAZORLA, ALAIN BEITONE (DIR.), DICTIONNAIRE DES SCIENCES ECONOMIQUES, ARMAND COLIN, PARIS, EDITION 2002
- D'ORLEANS J, PORT DE GUERRE, EDITION DU GERFAUT, PARIS 2005
- DAILY, MOÏSE DONALD, « LOGISTIQUE ET TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES », GUIDE PRATIQUE- 1ERE ÉDITION 2013
- DANIEL L, VILLE PORTUAIRE AU MAGHREB ; ACTEUR DU DEVELOPPEMENT DURABLE, EDITION ECONOMICA, PARIS 2014

## THESES ET MEMOIRES :

- BENGHALIA.A, « MODELISATION ET EVALUATION DE LA PERFORMANCE DES TERMINAUX PORTUAIRE », THESE-UNIVERSITE DU HAVRE, 2015
- SAÏDA. H. A, (2011), ETUDE DE L'INTERACTION D'UN RIDEAU DE LA PLANCHE AVEC LE SOL DE FONDATION POUR LES OUVRAGES PORTUAIRES, MEMOIRE DE MAGISTER, UNIVERSITE MOULOD MAMMERI DE TIZI-OUZOU, FACULTE DE GENIE CIVIL

- MARCOLINO AGONSANOU, « IMPORTANCE DE LA LOGISTIQUE-DANS-L'ORGANISATION D'UN-SYSTEME PORTUAIRE », MEMOIRE ECOLE NATIONALE D'ECONOMIE APPLIQUEE ET DE MANAGEMENT COTONOU, DIPLOME DE TECHNICIEN SUPERIEUR 2005

### **COURS DE FORMATION SUPERIEUR/SEMINAIRES ET JOURNEES D'ETUDE :**

- FARID BENHASSEL, DOCTEUR D'ETAT EN GESTION, PROFESSEUR ET CONSULTANT SENIOR AU CANADA, SEMINAIRE A E.P.BEJAIA DU 23/24 OCT. 1999 SUR LE MANAGEMENT PORTUAIRE, MANUEL DU PARTICIPANT

### **BROCHURE :**

- BROCHURE DE L'EPB, 2015
- EPB - RAPPORT ANNUEL & STATISTIQUE 2020

### **SITE INTERNET :**

- « L'ECONOMIE MONDIALE EST SECOUEE PAR UN CHOC NEGATIF SANS PRECEDENT » SUR LE SITE : [HTTPS://WWW.BANQUEMONDIALE.ORG/FR/NEWS/PRESS-RELEASE/2020/04/17/WORLD-BANKIMF-SPRING-MEETINGS-2020-DEVELOPMENT-COMMITTEECOMMUNIQUE?CID=ECR\\_E\\_NEWSLETTERWEEKLY\\_FR\\_EXT\\_SM2020&DELIVERYNAME=DM60633](https://www.banquemondiale.org/fr/news/press-release/2020/04/17/world-bankimf-spring-meetings-2020-development-committeecommunique?cid=ECR_E_NEWSLETTERWEEKLY_FR_EXT_SM2020&DELIVERYNAME=DM60633))
- ALTERNATIVES ECONOMIQUES SUR LE SITE: [HTTPS://WWW.ALTERNATIVES-ECONOMIQUES.FR/PUBLICATION/CORONAVIRUS-TENIR CHOC/197001010100-00092339.HTML](https://www.alternatives-economiques.fr/publication/coronavirus-tenir-choc/197001010100-00092339.html)
- CORONAVIRUS : CHINE, L'ORIGINE DU VIRUS COVID-19, PASSEPORTSANTE. ARTICLE DE ANNABELLE IGLESIAS MIS A JOUR PAR CELINE DESRUMEUX SUR LE SITE : [HTTPS://WWW.PASSEPORTSANTE.NET/FR/ACTUALITES/DOSSIERS/FICHE.ASPX?DOC=CORONAVIRUS-D-OU-VIENT-LE-COVID-19](https://www.passeportsante.net/fr/Actualites/Dossiers/Fiche.aspx?doc=CORONAVIRUS-D-OU-VIENT-LE-COVID-19)
- CPB, 2020 (CPB NETHERLANDS BUREAU FOR ECONOMIC POLICY ANALYSIS) SUR LE SITE : [HTTPS://WWW.CPB.NL/EN/WORLD-TRADE-MONITOR-DECEMBER-2020](https://www.cpb.nl/en/world-trade-monitor-december-2020)
- DEFINITION, CRISE SANITAIRE, FUTURA SANTE SUR LE SITE : [HTTPS://WWW.FUTURA-SCIENCES.COM/SANTE/DEFINITIONS/PANDEMIE-CRISE-SANITAIRE-19283/](https://www.futura-sciences.com/sante/definitions/pandemie-crise-sanitaire-19283/)
- IATA, 2020 SUR LE SITE : [HTTPS://WWW.IATA.ORG/EN/PRESSROOM/PR/2021-02-03-02/](https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-02-03-02/)
- LE SITE PEDAGOGIQUE SUR L'ARGENT ET LA FINANCE, LAFINANCEPOURTOUS PUBLIE LE 24 MARS 2020 SUR LE SITE :
- [HTTPS://WWW.LAFINANCEPOURTOUS.COM/2020/03/24/QUELLES-LECONS-TIRER-DES-CRISES-ECONOMIQUES-PASSEES-POUR-ANALYSER-LA-CRISE-DU-COVID-19/](https://www.lafinancepour tous.com/2020/03/24/quelles-lecons-tirer-des-criSES-ECONOMIQUES-PASSEES-POUR-ANALYSER-LA-CRISE-DU-COVID-19/)
- ONU INFO, L'ACTUALITE MONDIALE UN REGARD HUMAIN, SUR LE SITE : [HTTPS://NEWS.UN.ORG/FR/AUDIO-PRODUCT/ACTUALITES/DATE/2020?PAGE=36](https://news.un.org/fr/audio-product/actualites/date/2020?page=36)
- SYLVIE MATELLE, LES CONSEQUENCES ECONOMIQUES DU COVID-19 ET SES ENJEUX GEOPOLITIQUES SUR LE SITE : [HTTPS://WWW.IRIS-FRANCE.ORG/152202-LES-CONSEQUENCES-ECONOMIQUES-DU-COVID-19-ET-SES-ENJEUX-GEOPOLITIQUES/](https://www.iris-france.org/152202-les-consequences-economiques-du-covid-19-et-ses-enjeux-geopolitiques/)

## TABLE DES MATIERES :

<i>Dédicaces</i> .....	II
<i>Remerciements</i> .....	III
<i>Citation</i> .....	IV
Liste des abréviations .....	V
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>VII</b>
<b>Introduction générale</b> .....	<b>1</b>
<b>Chapitre 01 : La crise sanitaire, genèse et évolution imprévue</b> .....	<b>5</b>
1.1    Qu'est-ce qu'une crise sanitaire ?.....	5
1.1.1    Définition de la crise sanitaire .....	5
1.1.2    Caractéristiques de la crise sanitaire.....	5
1.1.3    Conséquences des crises sanitaires.....	6
1.1.4    Rétrospective des crises sanitaires.....	6
1.2    Vulnérabilité du commerce international face aux crises économiques.....	8
1.3    C'est quoi la Covid-19 ? .....	11
1.3.1    Définition, origine de la Covid-19.....	11
1.3.2    Propagation, évolution de la Covid-19 à travers le monde, et en particulier en Algérie.....	12
1.3.2.1    La Covid-19 dans le monde .....	12
1.3.2.2    La covid-19 en Algérie.....	13
1.3.3    L'impact de la Covid-19 et sa prolongation sur l'économie en général et sur le commerce international en particulier .....	15
1.3.3.1    L'impact de la Covid-19 et sa prolongation sur l'économie en général	15
1.3.3.2    L'impact de la Covid-19 et sa prolongation sur le commerce international en particulier.....	18
<b>Chapitre 02 : Les entreprises portuaires dans le commerce international</b> .....	<b>24</b>
Ce chapitre est consacré à l'explication du rôle des entreprises portuaires comme levier de développement des opérations du commerce international. Après avoir présenté les principales fonctions, nous passerons en revue les typologies des ports et jeter un regard succinct sur la situation d'avant et durant la crise sanitaire. ....	24
1.1    Le port : Définition, principales fonctions et typologie.....	24
1.1.1    Définition du port .....	24
1.1.2    Principales fonctions des ports .....	25

1.1.3	Typologies des ports.....	26
1.2	Le rôle/la place des ports dans le commerce international .....	29
1.2.1	Définition de la logistique portuaire.....	29
1.2.2	Définition de la chaîne logistique portuaire .....	29
1.2.3	Le rôle de la logistique portuaire.....	30
1.2.4	Les composants de la logistique portuaire.....	31
1.3	La situation économique mondiale avant et après la crise.....	34
1.3.1	La situation économique dans le monde avant la crise de la Covid-19.....	34
1.3.2	Effets de la crise de la Covid-19 dans le monde.....	37
1.3.3	L'impact des changements économiques sur l'Algérie.....	43
<b>Chapitre 3 : Les capacités réactionnelles et de résistance des entreprises portuaires algériennes.....</b>		<b>46</b>
1.1	Objectifs et méthodologie.....	46
1.1.1	Objectifs et contexte de la comparaison .....	46
1.1.2	Méthodologie et ressources pour l'analyse comparative.....	46
1.2	Présentation succincte des ports comparés .....	47
1.2.1	Présentation de l'entreprise portuaire de Béjaïa.....	47
1.2.2	Présentation de l'entreprise portuaire de Skikda.....	51
1.3	L'état des deux entreprises avant la crise sanitaire.....	54
1.4	Comparaison des activités des deux entreprises avant et durant la crise sanitaire.....	55
1.4.1	L'entreprise portuaire de Bejaïa entre l'année 2019 et 2020.....	55
1.4.2	L'entreprise portuaire de Skikda entre l'année 2019 et 2020.....	59
1.4.3	Résultats : L'impact de la Covid-19 sur le secteur portuaire .....	64
1.5	Les mesures préventives adoptées par les deux entreprises portuaires.....	64
1.6	Analyse synthétique et enseignements : .....	65
<b>Conclusion générale.....</b>		<b>68</b>
<b>ANNEXES :.....</b>		<b>71</b>
<b>Liste des illustrations : .....</b>		<b>78</b>
<b>Liste des figures : .....</b>		<b>79</b>
<b>Bibliographie.....</b>		<b>80</b>
<b>Résumé</b>		

## **Résumé :**

Incontestablement, la pandémie de coronavirus est l'un des événements les plus marquants du 21e siècle et de l'histoire. La Covid-19 est d'une ampleur unique et constitue un mélange de plusieurs catastrophes et crises. Il s'agit d'une combinaison de plusieurs crises (crise socio-politique, crise économique...). L'impact économique est également considérable : les petites entreprises souffrent, les travailleurs indépendants perdent leurs revenus et les marchés boursiers s'effondrent. Cette crise sanitaire a clairement un impact mondial énorme. Ce virus a affecté la santé de millions de personnes et a causé des pertes de vies humaines.

Le virus a également eu un impact immédiat sur le transport maritime, et a mis en évidence l'importance de ce secteur et également celle des ports.

Dans ce contexte, cette étude vise à explorer les capacités de résilience des entreprises portuaires face à la crise sanitaire. Elle opte pour une approche quantitative basée sur des analyses fournies par des agents portuaires qui contribue à atteindre les résultats voulu et ainsi notre objectif.

**Mots-clés :** Pandémie de coronavirus–Covid-19–impact économique–crise sanitaire–transport maritime–port

## **Abstract:**

Without question, the coronavirus pandemic is one of the most defining events of the 21st century and in history. Covid-19 is unique in magnitude and is a mix of several disasters and crises. It is a combination of several crises (socio-political crisis, economic crisis ...). The economic impact is also huge: small businesses suffer, the self-employed lose their income and stock markets collapse. This health crisis clearly has a huge global impact. This virus has affected the health of millions of people and caused loss of human life.

The virus also had an immediate impact on maritime transport, and highlighted the importance of this sector and also that of ports.

In this context, this study aims to explore the resilience capacities of port companies in the face of the health crisis. It opts for a quantitative approach based on analyzes provided by port agents which contributes to achieving the desired results and thus our objective.

**Key-words:** Coronavirus pandemic- Covid-19- economic impact- health crisis-maritime transport-ports

## **ملخص:**

لا شك في أن جائحة الفيروس التاجي هو أحد الأحداث الأكثر تحديدًا في القرن الحادي والعشرين وفي التاريخ. كوفيد-19 له حجم فريد وهو مزيج من عدة كوارث وأزمات. إنه مزيج من عدة أزمات (أزمة اجتماعية سياسية، أزمة اقتصادية ...). التأثير الاقتصادي كبير أيضًا: الشركات الصغيرة تعاني، أصحاب المهن الحرة يفقدون دخلهم وينهار أسواق الأسهم. من الواضح أن هذه الأزمة الصحية لها تأثير عالمي هائل. لقد أثر هذا الفيروس على صحة ملايين الأشخاص وتسبب في خسائر العديد من الأرواح البشرية.

كما كان للفيروس تأثير مباشر على النقل البحري، وسلط الضوء على أهمية هذا القطاع وكذلك أهمية الموانئ.

في هذا السياق، تهدف هذه الدراسة إلى استكشاف قدرات المرونة لشركات الموانئ في مواجهة الأزمة الصحية. إنها تختار نهجًا كميًا

يعتمد على التحليلات المقدمة من وكلاء الموانئ والتي تساهم في تحقيق النتائج المرجوة وبالتالي هدفنا.

## **الكلمات المفتاحية:**

جائحة الفيروس التاجي - كوفيد-19 - تأثير اقتصادي - أزمة صحية - النقل البحري - الموانئ