

UNIVERSITE DE BEJAIA
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de
Gestion Département des sciences commerciales



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

Option : Logistique et distribution

**L'impact de la pandémie COVID-19 sur la fonction
logistique dans l'entreprise (Cas NUMILOG SPA)**

Préparé par :
KERNOU Yanis
BRAHMI Tahar

Dirigé par :
Mme. BAGDI Aicha

Promotion Juin 2022

Résumé

L'objet de ce travail est d'évaluer l'impact de la crise sanitaire liée au Covid-19 sur la fonction logistique de l'entreprise. Pour y arriver nous avons mené une recherche documentaire afin de définir le cadre conceptuel et le contexte de notre étude puis, dans le but de l'illustrer par un exemple nous avons effectué un stage au sein de l'entreprise de logistique Numilog pionnière de son secteur. Après traitement des informations recueillies à travers des documents internes à l'entreprise et un guide d'entretien semi-directifs il ressort de notre étude une influence significative de la pandémie du coronavirus sur l'activité logistique de l'entreprise Numilog, des entreprises algérienne et de l'économie mondiale en générale.

Abstract

The purpose of this work is to evaluate the impact of the Covid-19 health crisis on the company's logistics function. To achieve this, we conducted a documentary research in order to define the conceptual framework and the context of our study, and then, in order to illustrate it with an example, we carried out an internship within the logistics company Numilog, a pioneer in its sector. After processing the information collected through internal documents and a semi-structured interview guide, our study revealed a significant influence of the coronavirus pandemic on the logistics activity of Numilog, Algerian companies and the world economy in general.

ملخص

الغرض من هذا العمل هو تقييم تأثير الأزمة الصحية المتعلقة بالوظيفة اللوجستية للشركة. ولتحقيق ذلك، أجرينا بحثاً في الأدبيات لتحديد الإطار المفاهيمي وسياق دراستنا، ثم أجرينا تدريباً داخلياً داخل شركة لوجستية رائدة في قطاعها لتوضيح ذلك بمثال. بعد معالجة المعلومات التي تم جمعها من خلال الوثائق الداخلية في الشركة ودليل المقابلة شبه التوجيهي، يظهر من دراستنا تأثير كبير لوباء فيروس كورونا على النشاط اللوجستي للشركة والشركات الجزائرية والاقتصاد العالمي بشكل عام.

Remerciements

Nous tenons à exprimer nos sentiments de

Reconnaissance à toutes les personnes qui ont participé à ce travail, qui nous ont appris une infinité de choses et qui nous ont aidé, conseillé et soutenu à tout moment afin de réaliser ce travail dans les meilleurs conditions.

Nous aimerons exprimer notre profond

Remerciement à notre encadrant, Mme. BAGDI, pour avoir acceptée de nous diriger, pour ses orientations et ses conseils tout au long de ce travail, qu'elle trouve ici nos sentiments de gratitude et de profonde reconnaissance.

Nous tenons également à témoigner notre

gratitude à tout le personnel de l'agence NUMILOG pour leur accueil et tous les conseils prodigués au cours du stage spécialement Mr. TAKORABET ainsi qu'à Mr. BOURDJAH et également le directeur de l'agence Mr. AIT BOUDA.

Que tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire trouvent ici une profonde reconnaissance.

DEDICACE

Je dédie cet humble travail :

A mes chers parents

A ma sœur : Sonia

A mon frère : Hacem

A toute ma famille en témoignage de mon profond respect.

A tous mes amis et toute personne qui a contribué de près ou de loin à la réalisation de mon travail.

Yanis

DEDICACE

Je dédie cet humble travail :

A mes chers parents

A mes frères : Adel et Rayan

A toute ma famille en témoignage de mon profond respect.

A tous mes amis et toute personne qui a contribué de près ou de loin à la réalisation de mon travail.

Tahar

Liste des tableaux :

Tableau 01 : Les grandes évolutions de la logistique

Tableau 02 : Les avantages et inconvénients de chaque mode de transport

Tableau 03 : Catégorie des risques dans la Supply Chain

Tableau 04 : Propagation du virus Covid-19 en Algérie

Liste des figures :

Figure 01 : La logistique en amont et en aval

Figure 02 : Les fonctions gérées par la logistique dans une entreprise

Figure 03 : Les flux logistiques

Figure 04 : Code à barres (Bar coding)

Figure 05 : Impact du Covid-19 sur l'emploi mondial

Figure 06 : Impact du Covid-19 sur l'économie mondiale

Figure 07 : Indices mondiaux des directeurs d'achat pour les nouvelles commandes à l'exportation, janvier 2010-mai 2020

Figure 08 : Les valeurs IRIS de la SPA Numilog

Figure 09 : L'organigramme de la SPA Numilog

Figure 10 : Réceptions annuelles de stockage

Figure 11 : Expéditions annuelle de stockage

Figure 12 : Volume de transport annuel

Figure 13 : Distanciation sociale

Figure 14 : Mesures de sécurité aux chargements et déchargements

Figure 15 : Mesures de sécurité lors des repas

Figure 16 : Mesures de sécurité lors des réunions

Figure 17 : Méthodes de désinfection

Figure 18 : Brassage d'air

Figure 19 : Schéma explicatif sur le protocole de prise en charge

Liste des abréviations

ASLOG : Association française pour la **L**ogistique

BTPH : Société de **b**âtiments, travaux **p**ublic et **h**ydraulique

CIM : Convention **I**nternationale concernant le transport des **M**archandises par chemin de fer

CLR : Centre **L**ogistique **R**égionaux

CMR : Convention relative au contrat de transport international de **M**archandises par **R**oute

ERP : Entreprise **R**esource **P**lanning

FMI : **F**ond **M**onétaire **I**nternationale

IRIS : Ilots **R**egroupés pour l'**I**nformation **S**tatistique

LIS : **L**ogistical **I**nformation **S**ystem

LTA : **L**ettre de **T**ransport **A**érien

LVI : **L**ettre de voiture **i**nternationale

M.OT : **M**illion d'**O**rdre de **T**ransport

MRP : **M**aterial **R**equirements **P**lanning

OMS : **O**rganisation **M**ondiale de la **S**anté

OT : **O**rdre de **T**ransport

PIB : **P**roduit **I**ntérieure **B**rut

PL : **P**lateforme **L**ogistique

PME : **P**etite et **M**oyenne **E**ntreprise

QHSE : **Q**ualité, **H**ygène, **S**écurité, **E**nvironnement

RH : **R**essources **H**umaines

SIREN : **S**ystème d'**i**dentification du **R**épertoire des **E**ntreprises

SPA : **S**ociété **P**ar **A**ction

TAP : **T**est **A**ccess **P**ort

TIC : **T**echnologie de l'**I**nformation et de **C**ommunication

TMS : **T**ransport **M**anagement **S**ystem

TPE : **T**rès **P**etite **E**ntreprise

TVA : **T**axe sur la **V**aleur **A**justée

WMS : **W**arehouse **M**anagement **S**ystem

SOMMAIRE

Résumé

Remerciements

Dédicaces

Liste des tableaux et figures

Liste des abréviations

Introduction générale.....	1
Chapitre I : Introduction à la logistique.....	5
Section 1 : Généralités sur la logistique	5
Section 2 : Les types et fonctions logistique.....	9
Section 3 : La gestion des flux logistique.....	18
Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire.....	26
Section 1 : La crise de la Covid-19 : De l'épidémie a la pandémie.....	26
Section 2 : Les conséquences de la crise Covid-19.....	31
Section 3 : L'Algérie face à la crise sanitaire de la Covid-19.....	35
Chapitre III : Impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog....	42
Section 1 : Présentation de la SPA Numilog Bejaïa.....	42
Section 2 : Impact de la pandémie Covid-19 sur l'agence Numilog.....	48
Section 3 : Les mesures sanitaires prises contre le Covid-19.....	52
Section 4 : Les perspectives de Numilog.....	60
Conclusion générale.....	65
Bibliographie.....	68

Introduction générale

Introduction générale :

A la veille du nouvel an 2020, l'organisation mondiale de la sante a été notifiée par le gouvernement chinois de l'existence de plusieurs cas de pneumonie inexplicée détectés a Wuhan. Le premier cas hors de chine a été signalé en Thaïlande le 13 janvier 2020. La maladie s'est propagée rapidement dans le monde et l'OMS a déclaré une pandémie le 11 mars 2020. La pandémie de la Covid-19 a eu d'importantes répercussions sur les entreprises a travrs le monde. Du jour au lendemain, elles ont été contraintes d'adapter leur mode de fonctionnement afin de répondre a l'évolution de l'offre et la demande.

Par conséquences, des mesures drastiques ont été prises pour contenir la maladie en imposant le confinement à domicile des populations du monde entier, en fermant les frontières aériennes, terrestres et maritimes, en exigeant le port obligatoire des masques et en imposant des restrictions sociales. Cette pandémie a eu des effets considérables sur la santé des millions de personnes, mais aussi a entraîné un ralentissement brutal de l'activité économique mondiale c'est-à-dire une crise économique. La propagation de ce virus a impacté une pléiade de différents domaines d'activités stratégiques de tout les pays, particulièrement, le secteur de la logistique et du transport. Sachant que ce secteur est considéré comme l'un des créneaux les plus vitaux de l'économie d'un pays, ce phénomène y laisse une empreinte paralysante tout au long des maillons de la chaîne logistique, autant pour le transport que pour les fonctions de la logistique.

En Algérie, la pandémie a été une véritable épreuve sur plusieurs éléments de dimensions politiques, sociale, économique et sécuritaire. Depuis le début de la crise, le Gouvernement Algérien a mis en place une série de mesures pour prévenir et limiter la propagation du virus et réduire son impact sur les entreprises et les ménages. Malgré ces dispositions les entreprises ont grandement souffert de la crise, certaines ont vu leur activité ralentir, d'autres ont même dû mettre la clef sous le paillason.

C'est dans ce contexte que nous proposons la thématique portant sur « **l'impact de la pandémie Covid-19 sur la fonction logistique dans l'entreprise** ». Un sujet qui porte un intérêt majeur vu l'importance de l'activité logistique pour subvenir et satisfaire les besoins des clients et des citoyens pendant la crise sanitaire. En plus d'être un sujet directement lié à notre spécialité (master logistique et distribution), ce dernier relève de l'actualité

économique.

Et pour illustrer l'impact de la crise sur les entreprises algériennes opérant dans le secteur de la logistique, nous nous sommes intéressés au cas de l'entreprise Numilog, pionnière de son domaine.

Ainsi, dans le cadre de ce travail nous nous posons la question principale suivante :

Comment la pandémie du Covid-19 a-t-elle affecté les fonctions logistiques de l'entreprise Numilog ?

De cette interrogation générale découle un ensemble de questions, à savoir :

- **Quels sont les conséquences de la crise Covid-19 sur les activités logistiques (exploitation, transport et logistique) de l'entreprise Numilog ?**
- **Quelles sont les mesures prises par l'entreprise Numilog pour faire face à la crise ?**
- **Quels sont les changements adoptés par l'entreprise Numilog après la crise Covid-19 ?**

Notre travail est basé sur les trois hypothèses suivantes :

1. **La crise Covid-19 a eu un impact hétérogène sur les activités logistiques de l'entreprise Numilog. Ainsi elle a un impact négatif sur le stockage et un impact positif sur le transport.**
2. **L'entreprise Numilog a su faire face à la crise Covid-19 grâce à un protocole sanitaire stricte.**
3. **L'entreprise Numilog n'a adopté aucun changement après la crise.**

Notre objectif dans ce travail est d'étudier et d'analyser l'impact que la crise sanitaire Covid-19 a eu sur le commerce international, sur les entreprises algériennes ainsi sur la logistique.

Ainsi pour la réalisation de notre travail, nous avons eu recours à des méthodes de collectes d'information s'appuyant sur de nombreux ouvrages bibliographiques, articles de revues académiques, sites internet ainsi que des documents interne à l'entreprise et dans le but d'approfondir plus notre recherche nous avons mené des entretiens semi directifs auprès de responsable d'exploitation transport et le gestionnaire RH par le biais d'un guide d'entretien.

Dans le souci de cohérence, nous avons subdivisé notre travail en trois chapitres :
Le premier chapitre intitulé « Introduction à la logistique », nous allons aborder une généralité sur la logistique, les types et fonctions de la logistique et la gestion des flux logistiques.

Le deuxième chapitre « La pandémie et la crise sanitaire Covid-19 » se focalise sur la crise du Covid-19, ses conséquences au niveau mondiale de manière générale et l'Algérie de manière particulière.

Le troisième et dernier chapitre qui présente un état des lieux des impacts de la pandémie sur les activités de la SPA Numilog, les mesures sanitaires prises contre la Covid-19, les enseignements tirés et les perspectives pour l'avenir, est intitulé « Impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog » .

Enfin notre travail s'achève par une conclusion générale ou nous tenterons d'apporter des éléments de réponses à notre problématique de recherche.

Chapitre I

Introduction à la logistique

Introduction:

La logistique occupe aujourd'hui une place fondamentale dans le fonctionnement de l'entreprise. En regroupant toutes les activités qui assurent la disponibilité d'un bien ou d'un service qui commence par le stockage des produits et se termine au client, tout en passant par le stockage des produits en amont et la distribution en aval. Elle représente un atout majeur pour tous les acteurs de l'entreprise.

Ce chapitre a pour objectif de mettre en avant les différents concepts théoriques liés à notre travail de recherche. Pour cela, nous allons présenter en premier lieu une brève rétrospective de la logistique à savoir, de l'émergence de la fonction à son intégration dans la chaîne de valeur de l'entreprise. Puis, nous procéderons à la définition de la fonction logistique, ses objectifs, sa typologie, ses rôles et ses enjeux. Enfin, nous terminerons par expliquer l'importance de la gestion des flux logistiques.

Section 1 : Généralité sur la logistique :

Dans cette section nous aborderons tout ce qui est logistique son passé, son avenir, et bien sûr tout ce qui relie à cette activité en passant par ces enjeux.

1.1 Rétrospective sur l'émergence de la fonction logistique:

La logistique a avant tout une origine militaire¹. Née lors des préparations en prévision d'une bataille, elle servait à mettre à disposition les moyens de transport, les équipements ou encore tout ce qui concerne les denrées alimentaires. La logistique représente un pilier car c'est elle qui va déterminer la force de résistance d'un pays.

Durant l'antiquité Alexandre Le Grand² (356-323 avant Jésus-Christ), serait le précurseur de la logistique moderne. Son idée fut de donner à la logistique une place stratégique. Ce roi grec de Macédoine, est le premier à expliquer que la guerre nécessite avant tout une préparation importante pour pouvoir mener campagne dans les meilleures conditions envisageables.

Une des premières apparitions écrites intervient au XIX^{ème} siècle où la logistique est définie comme l'art de combiner le transport, le ravitaillement et le logement des troupes. Elle fait

¹ Philippe-pierre Dornier, Michèle Fondre, « La logistique globale, édition d'organisation », Paris, 2002, pp2-3

² Alexandre le grand : est un roi de macédoine, né environ 323 av J-C et mort à Babylone en 323 av J-C.

Chapitre I : Introduction à la logistique

l'objet d'un livre, « L'art de la guerre » écrit par le Général JOMINI (Général d'empire au service de Napoléon Ier) où celui-ci souligne le lien étroit existant entre le bon déroulement des opérations militaires et la conduite d'une logistique efficace.

Le grand tournant de l'évolution de la logistique aura lieu durant la 2ème guerre mondiale. Pour la première fois dans l'histoire militaire, des forces considérables durent intervenir sans aucune possibilité de soutien local à des milliers de kilomètres de leurs bases.³ Cependant, du fait de la reconstruction, la recherche d'optimisations opérationnelles ne débuta que dans les années 60 – 70. On observa dans un premier temps des optimisations disjointes (stocks, production..) où la démarche était avant tout productiviste. Celle-ci visait à réduire le coût des opérations et à améliorer la circulation du flux sans chercher une optimisation globale.

Les années 80-90 furent une phase de croissance où l'on passa à une logistique ayant pour but de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise. On commence à assister à un déclouonnement et la notion de transversalité fait son apparition. L'entreprise va ainsi passer dans une démarche de recherche de l'efficacité et de la maîtrise de ses coûts.

Face à un marché qui devient de plus en plus saturé et à une clientèle dont les exigences évoluent de façon importante, les entreprises vont entrer dans une phase de mutation logistique importante.

1.2 Evolution de la logistique :

Plusieurs facteurs expliquent l'évolution de la logistique⁴. Par exemple, des facteurs techniques tels que l'apparition des trains, des voitures et des camions. Après la guerre, l'Europe a intégré la logistique et de grands intérêts économiques pour reconstruire le vieux continent déchiré par la guerre. A cette époque, la logistique atteint un haut niveau de perfection et d'efficacité grâce au développement des méthodes scientifiques et des techniques de communication, notamment dans le domaine de la recherche opérationnelle, et de l'expérience et des connaissances acquises.

Le grand boom logistique des années 1970. Les entreprises ont tenté d'adopter une approche « juste à temps », notamment en adoptant de nouvelles méthodes de planification de la production et de l'approvisionnement.

Dans les années 1990, la logistique s'est élargie aux flux inter-entreprises des fournisseurs aux

³Logistique production-distribution-soutien, d'YVES PIMOR ET MICHEL FINDER, 5ème édition, édition DUNOD, année 2008, P 69.

⁴ Philippe-pierre Dornier, Michèle Fondre, op-cit, pp27-30

Chapitre I : Introduction à la logistique

clients finaux. Aujourd'hui, la logistique est une industrie, une nouvelle forme d'activité industrielle et de service qui nous différencie en termes de respect des délais, de traitement des commandes, de retour client et de compétences en gestion du service après-vente.

Le tableau suivant représente les grandes évolutions de logistique pour chaque période.

Tableau 01 : Les grandes évolutions de la logistique

la période	L'événement
A 19e siècle	Origine militaire de la logistique : campagne napoléonienne
2eme guerre Mondiale	émergence de recherche opérationnelle (logistique savante)
Années 60-70	L'essor de l'informatique, crée les systèmes MRP et les codes à barres
Années 80	Système Toyota, juste à temps (nouvelles contraintes, notion de processus)
Années 90	La logistique se transversalise et devient globale (concept Supply Chain)
Années 2000	Le Supply Chain management tend à devenir un outil de management global

Source : HOHMANN Christian ; *Les évolutions de la fonction logistique* ; v 12 Avril 2006 ; (PDF)

1.3 Définition de la logistique :

Il existe de multiples définitions de la logistique, nous allons essayer de résumer 3 définitions:

1.3.1 Définition selon Yves Pimor :

Recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution.⁵

1.3.2 Définition selon Corine Pasco :

Toutes les activités liées à la circulation des produits, elle concerne toutes les opérations

⁵ Yves Pimor, « La logistique, technique et mise en oeuvre », 2e édition, Dunod, Paris, 2001, p3

nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de production.⁶

1.3.3 Définition selon ASLOG :

ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique comme « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage, et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées dès la livraison. ».⁷

A travers ces définitions nous pouvons dire que la logistique regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe, et assurer une gestion optimale des combinaisons.

1.4 Les objectifs logistiques :

L'activité logistique⁸ a pour objectifs d'assurer:

- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stock coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché ;
- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des entrepôts ;
- La réponse adaptée à une demande très volatile ;
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible ;
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu.

1.5 Les enjeux de la logistique :

La logistique est un enjeu majeur pour une entreprise et sa performance. La bonne continuité de l'entreprise dépend donc de la maîtrise du processus logistique. Les conditions logistiques⁹ sont donc :

- **La croissance de l'entreprise :**

La logistique est un facteur déterminant pour le développement de l'entreprise.

⁶ Corin Pasco, Commerce international, 4e édition, Dunod, Paris, 2002, p66.

⁷ D.TIXIER, H.MATHE ET J.COLIN, « La logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et Enjeux, DUNOD, PARIS, 1983, p 12.

⁸ <https://www.avetta.com/fr/blog/cinq-objectifs-strategiques-de-gestion-de-la-chaine-logistique> (trouver une autre source si c'est possible) un livre ou un mémoire de préférence

⁹ Barbara Lyonnet, Marie-pascale Senkel, La logistique, Dunod, Paris, 2015, p25.

- **La maîtrise des coûts :**

Grâce à une meilleure croissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après-vente.

- **Les possibilités d'externalisation de l'entreprise :**

La logistique permet à une entreprise de se recentrer sur ses activités principales en externalisant certaines tâches à des spécialistes (comme des sous-traitants). De nouvelles activités optimisent également les flux de transport.

- **La diversification de l'entreprise :**

La maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.

- **La flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise :**

Grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval ainsi une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

À travers les développements présentés dans cette section, la logistique est un concept très ancien qui remonte à des origines militaires, qui amélioré et développé au cours des diverses périodes historiques a été intégré au fonction de l'entreprise pour en devenir une de ses fonctions principales. Globalement, nous pouvons résumer la logistique comme étant est la capacité à rendre disponible un produit ou un service à moindre coût et à un moment précis.

Section 2 : Les types et fonctions logistiques :

La segmentation logistique dépend des circonstances associées au processus de production. Puisqu'on parle de logistique de pré-production et de post-production, la logistique comprend plusieurs fonctions (transport, stockage, transformation).

2.1 Les types de la logistique :

On distingue deux types des logistiques¹⁰:

2.1.1 Une logistique en amont :

Toutes les opérations, organisations et contrôles qui ont lieu avant la réalisation de la production sont des achats et des livraisons. Cette logistique permet de collecter les besoins de l'entreprise pour le démarrage de la production.

Les activités amont comprennent¹¹ :

¹⁰ Rémy le moigne, Supply Chain Management, Dunod, Paris, 2013, p15

¹¹ Idem.

Chapitre I : Introduction à la logistique

- Développer une recherche de sources à l'intérieur et à l'extérieur de votre entreprise cliente en contactant :
 - Des fabricants (producteurs, fournisseurs, sous-traitants) ;
 - Des prestataires de services également appelé sous-traitant;
- Les achats : inclut les termes et conditions et le vendeur.
- L'approvisionnement (procurement) : Pour la notion de commande ouverte ou fermée, commande (externe) ou "Fabrication, livraison (interne) et demandes de renseignements, bons ou commandes des fournisseurs.
- **Le transport en amont :**

Opérations douanières qui acheminent des marchandises (produits finis ou matériaux, minerais, composants) vers des produits stockés (notion d'inventaire) ou des plateformes de préparation de commandes (juste à temps).

2.1.2 Une logistique en aval :

C'est la logistique croupion la création qui est la gérance commerciale et la distribution, elle sert à gérer le produit fini de sa sortie de la production à son arrivé au consommateur.

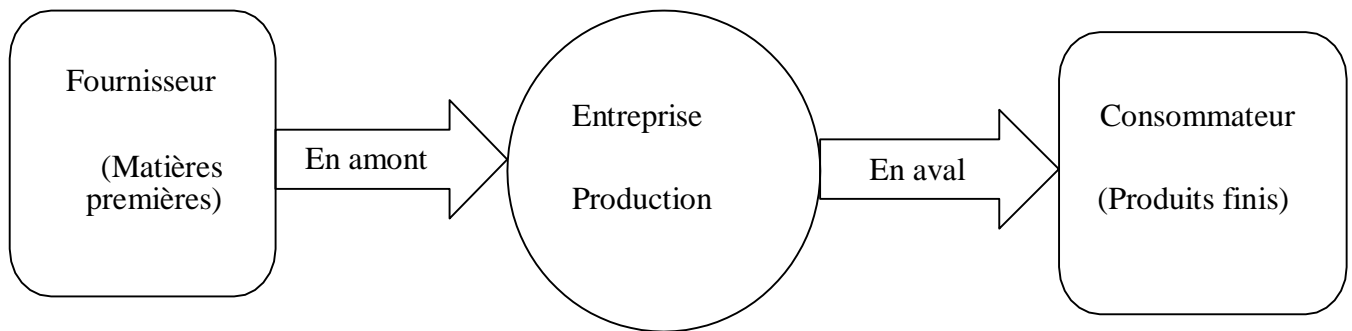
Les activités en aval comprennent¹² :

- Stockage en entrepôt (entreposage).
- Colis externe, kit ou assemblage par lot, colis individuel, adressage.
- Préparation de commande qui peut avoir d'autres noms ;
- Ventes d'entreprises de l'industrie pharmaceutique (également sous ce nom, stockage et transport en aval) ;
- L'éclatement d'une entreprise du secteur du frais (cela représente un passage à quai unique, avec distribution et transbordement immédiat, sans stockage).
- Transport aval (selon lieu de stockage). Il est réparti comme suit :
- Traction : c'est-à-dire le transport jusqu'à un point de répartition ou d'éclatement ou de mise en tournée ;
- Passage à quai pour éclater, répartir ou mettre en tournée sur d'autres véhicules ;
- Distribution :

Autrement dit, le transport du dernier kilomètre implique généralement des entreprises de livraison qui transportent des véhicules de moins de 3,5 tonnes et effectuent des livraisons urgentes ou des livraisons à des entreprises (business to business) ou à des particuliers (business to consumer).

¹² Rémy le moigne, op-cit, p15

Figure 01 : La logistique en amont et en aval



Source : Réalisé par nous même à l'aide de la documentation utilisée.

2.2 Fonctions gérées par la logistique :

Selon la fonction gérée par la logistique, on distingue 7 types à savoir¹³ :

2.2.1 La logistique d'approvisionnement :

L'approvisionnement est un ensemble d'activités qui contribuent à l'acquisition de matériaux et de services dont une entreprise a besoin pour son activité. La logistique d'approvisionnement vous permet de gérer ces activités.

2.2.2 La logistique de production :

Une chaîne de production est un ensemble de moyens physiques et techniques permettant de transformer des matières premières en produits semi-finis ou finis. La logistique de production peut fournir au site de production les ressources nécessaires à la production et à la planification de la production. Cette logistique permet une maîtrise totale de la production.

2.2.3 La logistique de stockage :

Le stockage signifie stocker des matériaux ou des produits jusqu'à ce qu'ils soient utilisés ou vendus. La logistique des stocks vous permet de gérer votre entrepôt pour stocker exclusivement votre environnement, protéger vos produits et assurer un environnement optimal pour maintenir l'adéquation des produits.

¹³ Rémy le moigne, op-cit, p25

2.2.4 La logistique de distribution :

La distribution vous permet de livrer des produits semi-finis ou finis aux consommateurs. La logistique de distribution est un ensemble d'activités visant à fournir des produits finis aux consommateurs.

2.2.5 La logistique inverse (retour) :

Les retours permettent d'expédier les articles endommagés ou les colis vides du lieu de consommation au lieu de fabrication. Ces articles seront retournés pour être réutilisés, réparés, recyclés ou détruits définitivement. La logistique inverse résume les activités qui contribuent à cet acheminement. Cela représente des coûts supplémentaires à court terme pour les entreprises et les particuliers.

2.2.6 La logistique des transports :

Le transport c'est un ensemble de moyens utilisés pour déplacer les marchandises, soit par mer, air ou terre.

a. Les modes de transports :

On distingue 5 modes de transport de marchandises¹⁴ :

- Le transport maritime :

Le transport maritime est le moyen de transport le plus économique pour le vrac et le transport longue distance, et la réalisation du transport maritime dépend de différents types de navires (vraquiers, pétroliers, navires spéciaux, navires rouliers).

- Le transport aérien :

Après l'avènement des gros porteurs, le transport aérien de marchandises développé dans les années 1970 est utilisé pour transporter des produits de très grande valeur.

- Le transport fluvial :

Le transport fluvial permet le transport de très grandes quantités de marchandises et est économe en énergie, mais ce mode de transport est restreint dans certains pays, comme l'Algérie, car le manque de fleuves nécessite des voies de transport.

- Le transport ferroviaire :

Ce mode de transport est moins flexible que le transport routier et est souvent utilisé pour le

¹⁴ Rémy le moigne, op-cit, p252

transport collectif lorsqu'il est respectueux de l'environnement.

- Le transport routier :

Que le produit fini soit livré au lieu de consommation ou à l'inverse par la route du lieu de consommation au lieu de production, c'est le principal moyen de transport par voie terrestre, et son succès est dû à l'aménagement et au développement du réseau routier. Matériel de transport de marchandises (fourgons, camionnettes, semi-remorques, camions-suiveurs).

➤ **Types de transport routier :**

Selon le moyen de transport utilisé (véhicule et chauffeur), il existe deux types de transport routier : le transport routier avec votre compte et le transport routier avec un tiers.

- Transport pour compte autrui :

Si les marchandises n'appartiennent pas à l'entreprise et sont transportées par notre véhicule et notre chauffeur, nous parlerons de l'expédition au nom d'autrui.

- Transport pour compte propre :

Si l'article est la propriété de l'entreprise, nous parlerons de l'expédition dans votre propre compte. Le transport s'effectue en voiture privée avec chauffeur, ou en voiture de location avec ou sans chauffeur. L'expédition avec votre compte doit rester une activité accessoire de l'entreprise¹⁵.

b. Les documents concernant les modes de transport :

- Transport maritime (le connaissement/Bill of Lading) :

Preuve du contrat de transport. Selon celle-ci, le transporteur reconnaît que la marchandise est désignée comme marchandise embarquée aux fins de transport entre le port d'embarquement et le port de destination contre rémunération¹⁶.

- Transport aérien (lettre de transport aérien/Airway Bill) :
 - La LTA constitue une preuve du contrat de transport, mais si elle est signée par la compagnie aérienne, elle ne peut prouver l'expédition effective des marchandises.
 - La LTA ou Air Way Bill est le document de base du transport aérien ;
- Transport ferroviaire (la lettre de voiture internationale) CIM :
 - La LVI n'est pas réclamée à l'arrivée ;
 - Elle représente la preuve de l'acceptation de la marchandise ;

¹⁵Marie-Madeline Damien, « transport et logistique », Dunod, Paris, p433.

¹⁶Corine Pasco, op-cit, p66.

Chapitre I : Introduction à la logistique

- L'expéditeur est responsable des informations concernant la LVI et qui limitent la responsabilité du transporteur en cas de litige.
- Transport routier (lettre de voiture internationale routière) CMR :

La lettre de voiture est un contrat de transport de marchandises qui lie l'expéditeur, le commissionnaire de transport et transporteur. La lettre de voiture fait office de récépissé lorsque les marchandises sont récupérées chez l'expéditeur et livrées au destinataire¹⁷.

- La CMR n'est pas requis à l'arrivée car il n'est ni négociable ni obligatoire.;
- L'expéditeur est responsable de la saisie effectuée par la CMR et limite la responsabilité du transporteur en cas de litige¹⁸.

Les signes de la CMR :

- Date de création de cette lettre ;
- Noms, adresse et numéro SIREN du transporteur ;
- Date de réception des marchandises ;
- Type de produit et quantité ou poids ou volume ;
- Nom de l'expéditeur ;
- Adresse complète du lieu de chargement ;
- Nom de destinataire ;
- Adresse complète du point de déchargement.

Émission de la CMR¹⁹ :

- En pratique, il est généralement créé par le transporteur ou le transitaire, signé par le transporteur, et en principe signé par l'expéditeur.
- Il sera délivré en 3 exemplaires originaux (pour l'acheteur, le vendeur et le transporteur) avec l'objet.

¹⁷ <https://www.journaldunet.fr/management/guide-du-management/1201591-la-lettre-de-voiture-cmr/>

¹⁸ Ghislaine Legrand, Hubert Matini, Gestion des opérations import export, Dunod, Paris 2008, p45.

¹⁹ Ghislaine Legrand, Hubert Matini, Gestion des opérations import export, Dunod, Paris 2008, p45.

Chapitre I : Introduction à la logistique

c. Avantages et inconvénients de chaque mode de transport :

Tableau 02 : Les avantages et inconvénients de chaque mode de transport

Mode de transport	Avantages	Inconvénient
Maritime	Convient pour le transport longue distance, prix favorable, conteneurisation	Délais, barrières de sécurité et fréquence des dépôts
Aérien	Transport très rapide, sécurité renforcée, primes d'assurance faibles, adapté aux marchandises légères et périssables, transport régulier, vols fréquents, faibles coûts indirects de transport, coûts financiers et de stockage réduits, plus emballage et assurance bon marché	Unités de chargement de taille moyenne, inadaptées à une capacité de transport limitée, fret aérien très coûteux, certaines marchandises (dangereuses ou autres nécessitant des conditions d'expédition particulières), provoquent un grand nombre d'interruptions de chargement. Le coût unitaire du kilo est relativement élevé Nous pouvons gérer des produits de faible valeur
Fluvial	Prix très bas, adapté aux objets lourds	Réseau fluvial limité
Ferroviaire	Rapidité et sécurité garanties, respect d'horaires et de délais bien pensés, adapté à tous types de marchandises, capacité de chargement élevée, possibilité de cumul rail/route	Offres limitées par le réseau ferroviaire et non adaptées aux trajets court-courriers (les trajets court-courriers ne sont pas concurrentiels). Des opérations avant et après transport et des interruptions de charge sont toujours nécessaires.
Routier	Le transport, les délais, les frais de déplacement sont raisonnables, la capacité portuaire, les unités de chargement de toutes sortes de marchandises varient et s'adaptent aux différents besoins, service porte à porte, souplesse d'utilisation.	Divers facteurs peuvent affecter la qualité du transport routier et provoquer des retards difficiles à récupérer (qualité des infrastructures routières, instabilité des itinéraires, vols, accidents, conditions météorologiques).

Source : Corinne Pasco, op-cit, page6

d. Les activités de la logistique des transports :

La logistique des transports se décompose en trois principales activités²⁰ : la détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules.

➤ Détermination des réseaux de transport :

Il s'agit d'analyser différents réseaux de transport et de faire des choix en fonction du coût total. Délai et qualité de service (meilleure offre), soit :

- Mode de livraison des produits (maritime, aérien, ferroviaire, fluvial) ;
- Risques de transport (limitation du nombre de rupture de charge, fret intermodale) ;
- La disponibilité des moyens logistiques (engins de manutention, zone de stockage) de port et d'autre de chaque point de transport ;
- La sélection du réseau coûteux et le mieux adapté aux marchandises que l'on souhaite acheminer.

➤ Planification des transports :

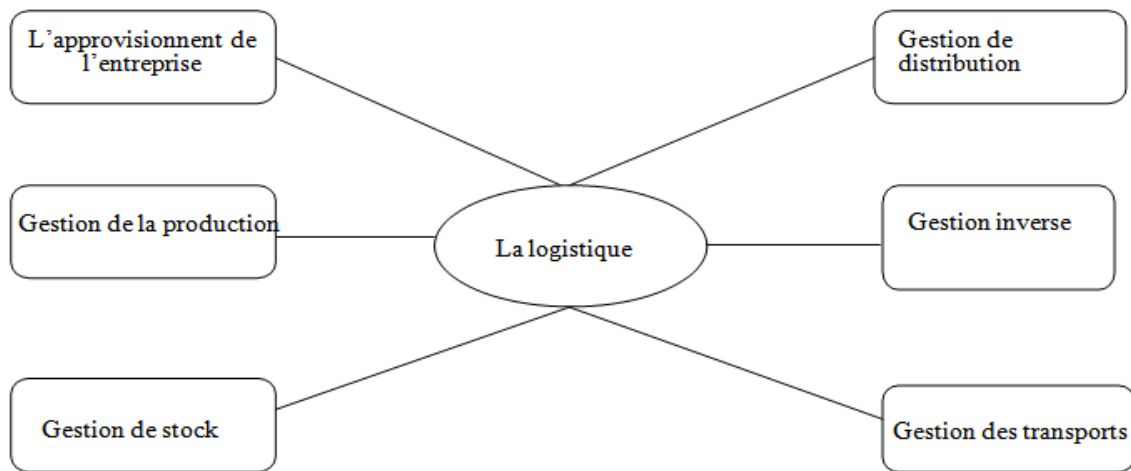
Une fois que les différents nœuds (points consécutifs) du réseau de transport ont été déterminés, le processus de transport proprement dit doit être planifié. La planification des transports joue un rôle important dans la gestion des tournées d'expédition, le transport entre les usines ou les succursales, et est souvent utilisée au niveau des plates-formes intégrées / non intégrées. Les activités de planification du transport consistent à déterminer la quantité, la date et le lieu de livraison des marchandises, en tenant compte de la capacité de transport disponible et de l'utilisation des véhicules.

➤ Gestion du parc de véhicule :

La gestion des véhicules est une activité importante basée sur la gestion administrative et technique des véhicules de transport et comprend toutes les activités qui permettent l'entretien des véhicules et la disponibilité des besoins de transport éventuels (réalisation des contrôles techniques, à bord. Mises à jour des documents, suivi des chauffeurs, gestion du carburant) inventaire et pièces de rechange).

²⁰<http://www.logistiqueconseil.org/logistique.htm>

Figure 02 : Les fonctions gérées par la logistique dans une entreprise



Source : Réalisé par nous même à l'aide de la documentation utilisée.

2.2.7 La logistique de soutien :

On retrouve dans cette catégorie, l'ensemble des activités pilotés par les services généraux de l'entreprise:

- Gestion des activités logistiques en contrat de sous-traitance ;
- Gestion immobilière : location/entretien des bâtiments, villas, locaux de l'entreprise ;
- Gestion du Courier et des prestations de télécommunication.

2.3 Rôle et mission de la logistique :

La logistique consiste à remplir ses missions dans le court et long terme :

- A court terme :

Optimiser la valeur ajoutée et le coût de toutes les opérations physiques de votre entreprise, de la prévision de la demande à l'acceptation par le client, la livraison, l'avancement de la fabrication et l'expédition.

- A long terme :

Organiser, saisir, traiter, stocker ou transporter des flux de matières à travers des équipements matériels et logiciels place l'entreprise dans un état d'adaptation.

Parmi ses missions :

Chapitre I : Introduction à la logistique

- La logistique garantit la réalisation de l'incertitude grâce à la prévision, la gestion des stocks, l'optimisation de la circulation physique et la réduction des délais en réduisant le juste à temps et les temps de transit.
- Fournir un meilleur service client (qualité constante des produits, livraison fiable, minimiser les ruptures de stock).
- Gérer divers services tels que l'achat, la production et les ventes.
- Coordination de l'offre et de la demande, gestion des différents flux logistiques et optimisation de la supplychain en qualité, délais et prix.

Les moyens nécessaires sont :

- Logistique et gestion du produit final.
- Gérer le flux d'informations pour surveiller, contrôler et coordonner les mouvements de flux physiques.
- Coordonner les activités : entreposage, expédition, production, achat et expédition.
- Motiver et former les employés.
- Adaptation continue à l'environnement.

La logistique combine les activités en amont et en aval, et l'infrastructure logistique est diversifiée selon le type de produit, la composition de la clientèle et le métier de l'entreprise. La mission principale de la logistique est de contrôler et d'optimiser les différents flux logistiques.

Section 3 : La gestion des flux logistique :

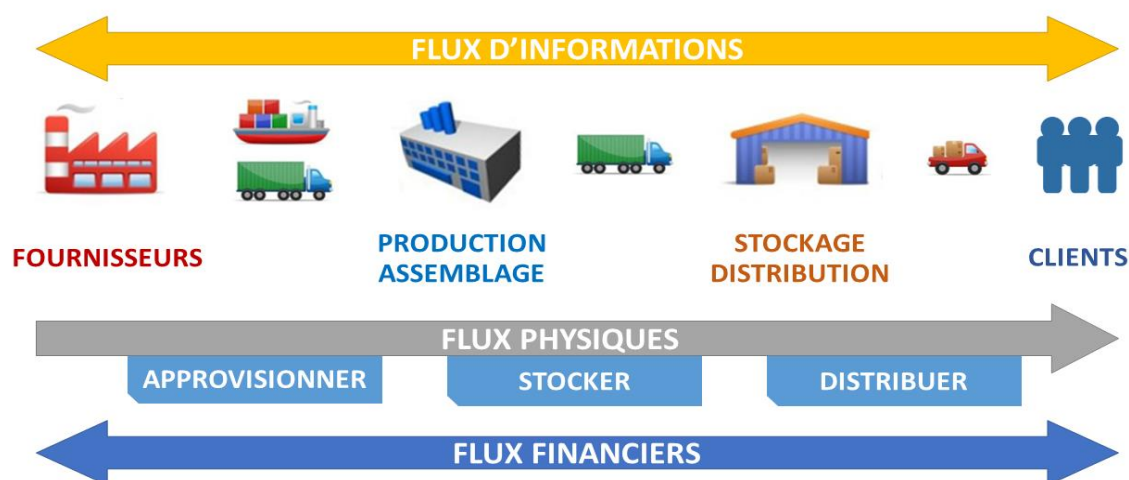
La gestion des flux est le contrôle et la gestion de toutes les activités qui se produisent lors de la fabrication ou de la distribution d'un produit. C'est le mouvement des matériaux, des sous-ensembles et des produits finis dans la chaîne de fabrication ou de distribution qui forme le flux.

3.1 Les différents types de flux :

On distingue trois catégories de flux logistiques²¹: le flux physique, le flux d'information et le flux financier.

²¹<https://ma-logistique.ma/category/documents/cours>

Figure 03 : Les flux logistiques



Source : <http://www.metiers-shs.net/specificite-secteur-transport-logistique-a91>, consulté le 26/05/2022.

3.1.1 Le flux physique :

Le flux physique comprend le transport et la transformation des marchandises, passant des matières premières aux produits finis lorsque l'entreprise livre les marchandises au client. Il existe deux catégories de flux physiques dans l'espace : les flux internes et les flux externes.

➤ Les flux logistiques internes :

Aussi appelé flux de production, il implique la circulation des matières premières et des composants dans le cycle de production. Ces flux sont observés à travers une chaîne de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaire.

- Les flux logistiques externes :

Ils recouvrent les flux d'approvisionnement ou flux amont et les flux de distribution ou flux aval.

- Flux d'approvisionnement ou flux amont :

Circulation des matériaux et produits requis de l'entrepôt du fournisseur à l'entrepôt de l'entreprise.

- Flux de distribution ou flux aval :

Transport des produits finis de l'entrepôt de l'entreprise à l'entrepôt de l'entreprise du client. Le flux logistique externe consiste en une série d'opérations d'emballage, de transformation, de transport et de stockage.

Selon la méthode d'approvisionnement choisi dans le processus, les flux logistiques peuvent

prendre différentes formes²² :

- Les flux posés :

La fonction particulière du processus interne au sein de chaque étape de production est déclenchée par la disponibilité des matières premières ou des composants dans les stations en amont. Les produits fabriqués sont stockés et attendent la demande de consommation.

- Les flux tirés :

La livraison ou la production de marchandises n'aura lieu qu'à la demande d'un post client. C'est ce qu'on appelle zéro stock ou un flux tendu. La combinaison des deux flux précédents correspond à des flux tirés, mais les stocks sont minimes.

- Les flux synchrones :

Avec ce type, divers composants sont fournis selon l'ordre d'entrée dans le processus de fabrication, et ils sont fournis uniquement au moment de l'utilisation, réduisant ainsi les stocks et les coûts.

3.1.2 Le flux d'information :

Le flux d'informations représente toutes les données relatives aux marchandises expédiées du fournisseur au client. Les informations commerciales telles que les commandes entre clients et fournisseurs sont prioritaires.

Cette commande comprend généralement le nom du produit, la quantité commandée, la date de livraison et le prix, mais les entreprises échangent également des informations techniques telles que la portée et la capacité du produit²³.

Avec l'avènement et le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC), le flux d'informations circule de plus en plus vite. C'est encore plus vrai avec la division du Système d'Information Logistique L.I.S (logistical- information système) qui comporte les trois principes de base dont :

- La disponibilité ;
- La fiabilité ;
- La flexibilité.

L'usage de la technologie des Codes à Barres Universelles (Bar Coding & Scanning). Ce code

²²LEMOIGNE Rémy, « *Supplychain management* », DUNOD, Paris, 2013, pp. 35-36.

²³Philippe Vallin « la logistique, modèles et méthodes du pilotage des flux », Economica, Paris, 2003, p178.

a généralement 12 chiffres (parfois 13 au plus)

Figure 04 : Code à barres (Bar coding)



Source : MUNYANEZA, Placide, « *Analyse de l'optimisation des flux logistiques comme facteur de maîtrise de gestion* », Licence, Université libre de Kigali, 2010, p. 13

Les activités de la logistique intègrent actuellement dans toute la vie de l'entreprise, on peut parler même de la chaîne logistique, ces activités visent à satisfaire la demande finale du client sous contrainte de (Délai, Qualité, Coût)²⁴.

3.1.3 Le flux financier :

Le flux financier est géré par le service trésorerie ou comptabilité. Ce flux affecte la gestion financière globale de l'entreprise, y compris les ventes de produits, les achats de matières premières, les outils de production, la location des entrepôts et bien sûr les salaires des employés.

3.2 Planification des flux :

La planification est un aspect important de la stratégie commerciale. En effet, dans la plupart des cas, les objectifs de l'entreprise sont fixés en fonction des objectifs à atteindre. Ceux-ci sont planifiés au niveau des flux internes pour assurer la production et la livraison dans de bonnes conditions, et de plus en plus d'entreprises doivent ajuster leurs plans de vente globaux pour répondre aux besoins des clients, à la demande des clients. Le flux généré par n'est pas toujours nécessaire. Permettez à votre entreprise de fonctionner correctement. Il est donc essentiel de planifier ces flux à plusieurs niveaux.

On distingue deux étapes de planification des flux²⁵ :

²⁴MUNYANEZA, Placide, « *Analyse de l'optimisation des flux logistiques comme facteur de maîtrise de gestion* », Licence, Université libre de Kigali, 2010, p. 13

²⁵Philippe Valin, op-cit, p180.

Chapitre I : Introduction à la logistique

➤ Planification à long terme :

La première étape consiste à planifier un plan industriel et commercial à long terme de 1 à 3 ans. Cela permet aux entreprises de fixer et de limiter des objectifs. Le plan commence par la création de programmes industriels et commerciaux à des fins bien définies. Cela vous permet de déployer les ressources dont vous avez besoin pour satisfaire vos clients au bon moment avec des conditions de coût de stockage optimisées.

Les ressources sont :

- La capacité des équipements, de manutention, de transport ;
- Les capacités de production, de manutention avec les compétences requises ;
- Les volumes de stock.

Les calculs sont effectués, par exemple, à l'aide d'outils MRP ou de modèles de simulation. Par conséquent, l'entreprise doit être en mesure de prendre les décisions nécessaires pour livrer le volume prévu avec un niveau de service satisfaisant pour le client.

➤ Planification à court terme :

À cette étape, vous devez planifier un processus à court terme tel que la planification des produits dans les lignes de production, l'emballage et le transport. Cependant, cette situation soulève des inquiétudes et des problèmes de capacité au niveau des stations de production car de nombreux produits et lots y transitent. Les méthodes et les outils utilisés lors de la planification, c'est-à-dire ce qui est nécessaire pour effectuer un examen des tableaux muraux de planification de l'emplacement, des logiciels de planification et des autres outils utilisés.

3.3 Préparation et terminaison des flux :

Il faut planifier une stratégie pour intégrer de nouveaux produits dans les flux, les changements technologiques et les abandons de produits. Il est clair que les lancements de produits et les modifications ayant un impact sur les produits perturbent le flux permettant aux entreprises de s'adapter dynamiquement au marché. La création, la modification et l'ajustement de son offre s'imposent également dans un marché en mutation. L'introduction de nouveaux produits pose toujours des problèmes très spécifiques de gestion des délais. Cela nécessite un plan rigoureux pour chaque tâche que vous effectuez. Il est également important de gérer la fin de l'activité. Par conséquent, vous devez tout mettre en œuvre pour clôturer l'inventaire par une analyse permanente du produit sans vous déplacer, compte tenu du traitement suivant :

Il faut assurer que la revente, le recyclage, tous les produits, outils, machines, emballages manquants et toutes les données d'information pertinentes sont nettoyés. Par conséquent, d'un point de vue stratégique, l'objectif général est de contrôler le flux.

3.4 Mise en œuvre des flux :

Le flux physique est la réponse à l'appel d'un produit pour servir ses clients.

➤ Manutention et expédition physique :

L'approvisionnement physique des postes a permis de fournir tous les produits nécessaires selon un planning, notamment pour éviter les ruptures d'approvisionnement. La partie manutention physique et expédition est une partie très importante du système logistique, et cette manutention se situe entre les différentes composantes internes du flux physique. A ce niveau, certaines de ces opérations de traitement, notamment les opérations répétitives de protection du produit, doivent être automatisées. La partie physique de l'expédition est l'emplacement physique entre l'entreprise et ses clients. Par conséquent, la partie distribution doit être intégrée dans l'ensemble du flux. Par conséquent, une organisation qui traite et expédie des ressources en termes de personnel et de leurs équipements est importante car elle peut atteindre plusieurs objectifs :

- Ne pas créer des obstacles qui ralentissent le flux ;
 - La productivité et l'efficacité de l'entreprise ;
 - La flexibilité de l'entreprise, professionnalisation de son personnel et standardisation de ses matériels.
- Implantation dans des lieux de stockage :

L'aménagement du site est important non seulement du point de vue du traitement, mais également pour la gestion des flux. Plus la mise en page de votre flux est bonne, plus il est facile à gérer, à minimiser l'inventaire et à améliorer la visualisation du service sur le terrain.

➤ Emballage et conditionnement :

L'emballage est un service intégral et un élément de performance tout au long de la chaîne d'approvisionnement :

- Protection de la qualité du produit.
- Plus l'emballage est grand, plus les produits seront fixés dans différentes opérations.
- Utilisation optimisée du volume lors du transport des produits.

Le mode conditionnement nécessite l'intervention de toutes les parties prenantes de

Chapitre I : Introduction à la logistique

l'entreprise immédiatement après la définition du choix. Les éléments perdus du colis sont inclus dans la gestion comme tout autre produit à expédier, donc l'une des méthodes d'expédition les plus appropriées est choisie.

En revanche, pour les éléments durables du colis, il suffit d'organiser complètement le flux. Cela signifie que vous ne manquerez ni ne perdrez aucun élément lié à votre produit, mais vous pouvez également limiter votre inventaire pour des raisons d'encombrement ou de surcharge des surfaces.

Par conséquent, vous devez définir le type d'emballage, la fréquence des transports, des réparations, du nettoyage et le nombre total d'emballages. La gestion des flux est un axe de performance important pour une entreprise, et plus les flux sont optimisés, plus l'entreprise garantit la satisfaction de ses clients internes et externes.

Conclusion :

La logistique est une activité des plus importantes dans les entreprises, elle permet la gestion et le contrôle de tout ce qui concerne l'acheminement des produits (le transport et le stockage et distribution) de l'entreprise. Ce qui implique les véhicules nécessaires au transport, fournisseurs, entrepôts, manutention par l'optimisation de leur circulation pour minimiser les coûts et les délais. Des tâches qui s'effectuent grâce à l'essor des systèmes d'informations, suite au développement des technologies d'information et communication.

Après avoir expliqué le cadre théorique de notre recherche, nous allons présenter dans le chapitre qui suit son contexte à savoir la crise sanitaire de la Covid-19.

Chapitre II

*La pandémie et la crise
sanitaire Covid-19*

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

Introduction :

De nombreuses épidémies ont profondément marqué l'histoire de l'humanité et se sont accompagnées de déplacements liés au commerce ou à la guerre. Ces épidémies (typhoïde, variole, fièvre jaune et peste noire, grippe espagnole...) ²⁶ ont été les plus importantes de l'histoire. L'accélération récente des déplacements et le développement du transport aérien ont accru la propagation de nouvelles épidémies. En effet, en plus des vies humaines, la pandémie a gravement affecté l'économie mondiale et a causé la plus forte contraction économique depuis la Grande Dépression (Gautam, 2020; Ranga Rao, 2020).

Dans le présent chapitre, nous nous concentrerons sur la crise sanitaire actuelle, la COVID-19, qui a déclenché une crise économique accompagnée d'une forte instabilité de la chaîne d'approvisionnement. Nous allons dès lors, décrire en premier lieu, l'apparition et la propagation de l'épidémie pour devenir une pandémie, puis en deuxième lieu, nous nous pencherons sur les conséquences de la crise sanitaire, plus particulièrement la chaîne logistique pour enfin, terminer par la mise en avant de la situation de la crise sanitaire du COVID-19 en Algérie.

Section 1 : la crise de la Covid 19: de l'épidémie à la pandémie :

Cette section sera consacrer à la présentation de l'origine de ce nouveau virus qui est apparu en Chine pour la première fois pour ensuite se propager partout dans le monde, bloquant ainsi des pays entiers, et plongeant le monde dans une crise durable et inédite depuis la seconde guerre mondiale.

1.1 Définition de la crise :

Selon Lagadec, le déferlement, dérèglement et rupture sont les trois mots qui construit le concept de la crise .cette dernière submerge subitement, désorganise et introduit violemment une interruption dans les habitudes et les modes de fonctionnement de multiples acteurs.

La crise est marquée par l'effet de surprise, mettant l'individu dans l'urgence (le raccourcissement du temps pour analyser et décider) et menaçant grandement une organisation ainsi que ses responsables et leur pérennité et/ou objectifs prioritaires. Par conséquent, une crise est un événement qui crée une période d'innovation et de confiance,

²⁶ OMS : En français, Organisation Mondiale de la santé

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

Souffrance, impuissance et d'urgence.

Par ailleurs, il n'est pas important de gérer ce moment spécial Apparemment. La gestion de crise consiste en une série de décisions prises à des moments précis. Imprévisibilité ou ambiguïté.²⁷

1.2 La gestion de crise :

La gestion de crise est le processus par lequel une organisation gère des événements clés inattendus qui peuvent nuire à l'organisation, à ses parties prenantes ou au grand public. La crise est un phénomène dynamique qui évolue dans le temps et présente des caractéristiques communes :

- Incertitude et complexité.
- Pression temporelle et durée de la situation
- Décision urgente.
- Un plan d'intervention d'urgence dépassé par l'ampleur de la situation.
- Fournir des ressources d'urgence essentielles.
- Changements dans la capacité cognitive d'un travailleur en raison du stress causé par la situation.
- Un événement déclencheur inhabituel qui crée un sentiment de surprise.

La gestion de crise comprend des modes opératoires (systèmes de veille et d'alerte, organisations ad hoc, plans de sortie de crise, ressources critiques, plans de communication, contrôles) permettant de prévoir les modes opératoires avant, pendant et après les perturbations et les ressources nécessaires.

Le processus de gestion de la crise comprend trois phases principales :

- La phase pré-crise : c'est la phase d'anticipation des risques potentiels, c'est une phase préparation qui implique une politique préventive permettant de minimiser les dommages probables.
- Pendant la crise : c'est la phase où des plans d'action sont mise en œuvre afin de réduire au minimum les dommages sur la survie de l'entreprise.
- L'après crise : c'est la période de réparation, de restructuration et de l'évaluation de la situation, afin de renforcer la, maturité et la résilience de l'entreprise.

²⁷ Mise en perspective des impacts de la crise sanitaire de la Covid-19 sur le processus de recrutement - Cas appliqué à habeas ,Duesberg,Damienne ,page 14,

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

L'émergence de la crise dans une chaîne logistique arrive lorsque les activités d'un ou de plusieurs maillons de la chaîne logistique sont interrompus, c'est-à-dire une perturbation majeure du flux normal des biens ou des services. Par ailleurs, les facteurs de l'ampleur de l'effet de la crise sont nombreux et varient à chaque fois. Bien que la crise dans une chaîne logistique soit imprévisible, elle peut ne pas être inattendue. Donc l'appellation de la gestion de crise se détermine dans le processus qui consiste à prendre des décisions proactives pour éviter la crise et des décisions réactives pour la surmonter.

Tableau 03 : Catégorie des risques dans la Supply Chain

Catégorie des risques	Facteur de risque
Perturbations	■ Catastrophe naturelle
	■ Conflit de travail
	■ Faillite de fournisseurs
	■ Guerre et terrorisme
	■ Dépendance à une seule source d'approvisionnement ainsi qu'à la capacité et la réactivité des fournisseurs alternatifs
Retards	■ Utilisation élevée des capacités à la source d'approvisionnement
	■ Rigidité de la source d'approvisionnement
	■ Mauvaise qualité ou rendement à la source d'approvisionnement
	■ Manipulation excessive due au passage des frontières ou au changement dans les modes de transport
Systèmes	■ Panne de l'infrastructure d'information
	■ Intégration système ou mise en réseau étendue des systèmes
	■ Commerce électronique
	■ Prévisions inexactes en raison de délais longs, de la

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

	saisonnalité, variété de produits, cycles de vie courts, petite clientèle
Prévisions	<ul style="list-style-type: none">■ L'effet coup de fouet (Bullwhip Effect) ou distorsion de l'information due aux ventes promotions, incitations, manque de visibilité de la chaîne d'approvisionnement et exagération de la demande en période de pénurie de produits
Propriété intellectuelle	<ul style="list-style-type: none">■ Intégration verticale de la chaîne d'approvisionnement■ Externalisation et marchés mondiaux
Approvisionnements	<ul style="list-style-type: none">■ Risque de change■ Pourcentage d'une composante clé ou d'une matière première achetée auprès d'une seule source■ Utilisation de la capacité à l'échelle de l'industrie■ Contrats à long terme par rapport au court terme
Créances	<ul style="list-style-type: none">■ Nombre de clients■ Solidité financière des clients
Inventaires	<ul style="list-style-type: none">■ Taux d'obsolescence des produits■ Coût de détention des stocks■ Valeur du produit■ Incertitude de l'offre et de la demande
Capacités	<ul style="list-style-type: none">■ Coût de capacité■ Flexibilité de capacité

Source : (Chopra & Sodhi, 2014)

S'agissant de la crise Covid-19, les chercheurs ont recensé des nouvelles solutions logistiques, Selon le Cabinet Deloitte (2020), les actions des entreprises face à la crise peuvent être rassemblées en trois groupes :

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

- **groupe 1 Entreprises qui anticipent le potentiel d'une crise et sont prêtes à atténuer son impact:** ont mis en œuvre une stratégie de gestion agressive pour assurer la continuité des activités. Ces entreprises ont choisi de diversifier géographiquement leurs chaînes d'approvisionnement afin de minimiser leur dépendance à un fournisseur majeur. Ils ont également mis en place des stratégies de gestion et de planification pour éviter les ruptures de stock et les surstocks.
- **groupe 2 Entreprises mieux préparées à réagir à la probabilité de la crise :** Ces entreprises ont des liens forts avec l'environnement extérieur (fournisseurs, clients). Ils ont mis en place un système pour s'assurer que la gestion des risques anticipe les effets de la crise. Ils ont investi massivement dans la mise en œuvre de solutions numériques de planification de la chaîne d'approvisionnement et de systèmes de contrôle pour résoudre les problèmes qui affectent l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.
- **Groupe 3 Entreprises n'ayant pas pu réagir à l'impact de la pandémie :** Ces entreprises s'appuient sur des régions géographiques ou des fournisseurs majeurs pour un approvisionnement stratégique. Ces chaînes d'approvisionnement ne sont pas suffisamment élastiques pour faire face aux turbulences internes ou externes. Il n'y a pas de système de contrôle ou de planification des stocks et de la production pour aider à prévoir les ruptures de stock et optimiser les ressources.

1.3 Définition de Covid 19 :

Covid-19 est donné par l'Organisation (OMS) le 11 février 2020 à une nouvelle maladie infectieuse causée par un coronavirus récemment découvert (SARS-CoV-2). La plupart des personnes infectées par le virus qui cause le COVID-19 développeront une maladie respiratoire légère à modérée apparue en décembre 2019 et se rétabliront sans traitement spécial. Les personnes âgées et les personnes atteintes d'autres problèmes de santé, comme les maladies cardiovasculaires, le diabète, les maladies respiratoires chroniques ou le cancer, sont plus à risque de maladie grave²⁸.

²⁸https://www.who.int/fr/health-topics/coronavirus/coronavirus#tab=tab_1

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

Section 2 : les conséquences de la crise Covid-19 :

La pandémie de COVID-19 a eu d'importantes conséquences économiques, financières, sociales, culturelles, environnementales, politique, scolaires, judiciaires et sanitaires et sur la santé mentale. Cette pandémie a fait des millions de victimes dans le monde, on parle de 14,9 millions de morts dans le monde entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2021²⁹ selon l'organisation mondiale de la santé. De très nombreux événements citoyens, d'entreprises et grand public (sportifs, musicaux, salons, élections,...) sont annulés ou reportés. Au niveau macro-économique, la dette publique a augmenté à un rythme sans précédent en raison des mesures de soutien mises en place et du ralentissement de l'activité économique en conséquence. Les marchés financiers ont commencé à chuter le 24 février 2020³⁰ en raison d'une augmentation significative du nombre de COVID-19 en dehors de la Chine continentale. La baisse s'est poursuivie jusqu'au 23 mars, notamment sur les marchés européens et nord-américains, et le 12 mars a été la pire journée de l'histoire de la Bourse de Paris, avec un krach boursier.

Le secteur d'éducation a également connu un impact important à cause de la pandémie, la fermeture temporaire des écoles a entraîné des coûts sociaux et économiques élevés. Les perturbations que cela provoque affectent toutes les communautés, mais les conséquences sont principalement graves pour les enfants défavorisés et leurs familles.³¹ L'ampleur de la crise conduit un grand nombre d'acteurs politiques, économiques, intellectuels à imaginer des solutions pour refaire la société après le confinement.

²⁹<https://www.who.int/fr/news/item/05-05-2022-14.9-million-excess-deaths-were-associated-with-the-covid-19-pandemic-in-2020-and-2021>

³⁰<https://edition.cnn.com/2020/02/23/business/stock-futures-coronavirus/index.html>

³¹WWW.UNESCO.ORG

Figure 05 : Impact du Covid-19 sur l'emploi mondial

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

Source : Le Système des Nations Unies en Algérie

2.1 Conséquences de la pandémie Covid-19 sur l'économie mondiale :

La crise économique associée à la pandémie de Covid-19 ou crise économique de 2020, parfois appelée le « Grand Confinement »³², est une crise économique mondiale provoquée par la pandémie de Covid-19 et les confinements sanitaires imposés par de nombreux pays. La pandémie de Covid-19 a eu un impact très fort sur l'économie mondiale. En effet, des mesures comme le confinement ont entraîné une forte baisse de la consommation et de la production. Cela explique en partie le shutdown économique et le krach boursier de 2020³³.

Une crise sanitaire s'est transformée en crise économique (illustration par la figure 5) sous l'effet de deux chocs : un énorme choc d'offre et un choc de demande, ce dernier

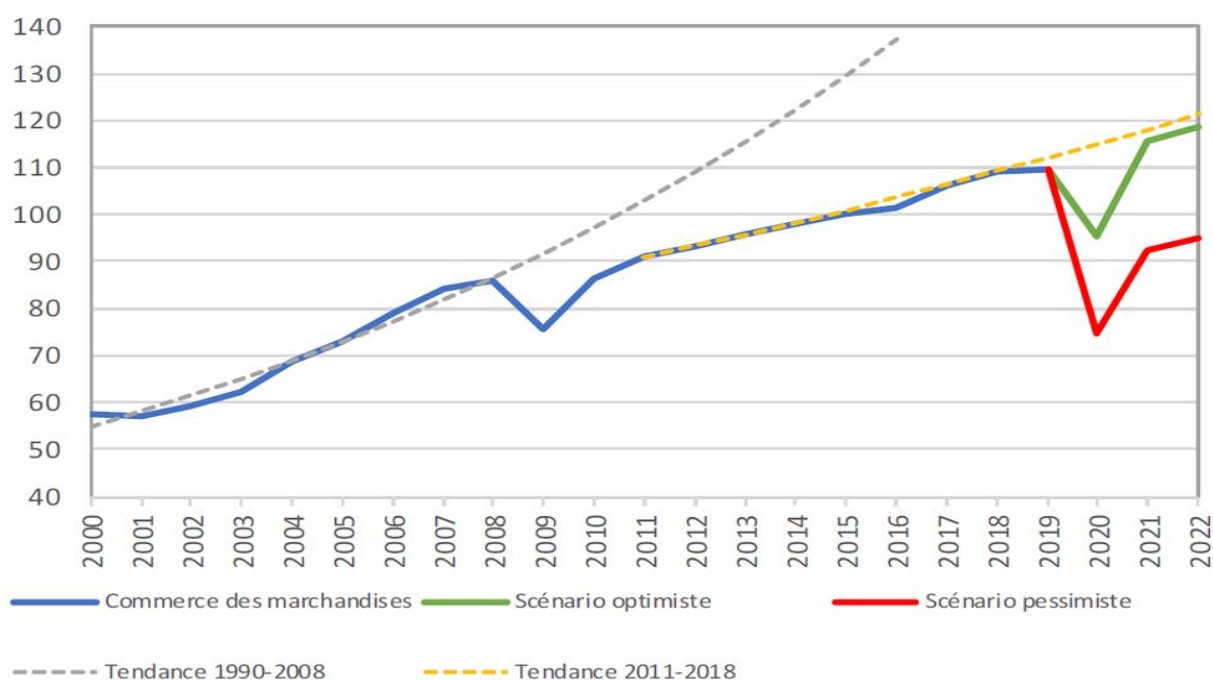
³² Été inventé le 14 avril 2020 par «Gita Goupinât», économiste au FMI, pour qualifier cette crise de façon similaire à la Grand Dépression des années 1930 et de la Grand Récession des années 2010

³³Krach Boursier mondiale, sur les échos 9 mars 2020 (consulté le 21 avril 2020).

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

également lourd. Les chocs d'offre se caractérisent par une baisse de la production associée à des contraintes sur l'offre des consommateurs intermédiaires, des fermetures d'usines associées à certaines contraintes de main-d'œuvre et une réduction de la fourniture de services. Les chocs de demande se caractérisent par une baisse de la demande extérieure, selon le pays, ce qui signifie une baisse des exportations (ex : France : baisse de la demande étrangère de produits de luxe, arrêt du tourisme) et une baisse de la demande intérieure, notamment de services (transport, hôtels et restaurants...).

Figure 06 : Impact du Covid-19 sur l'économie mondiale



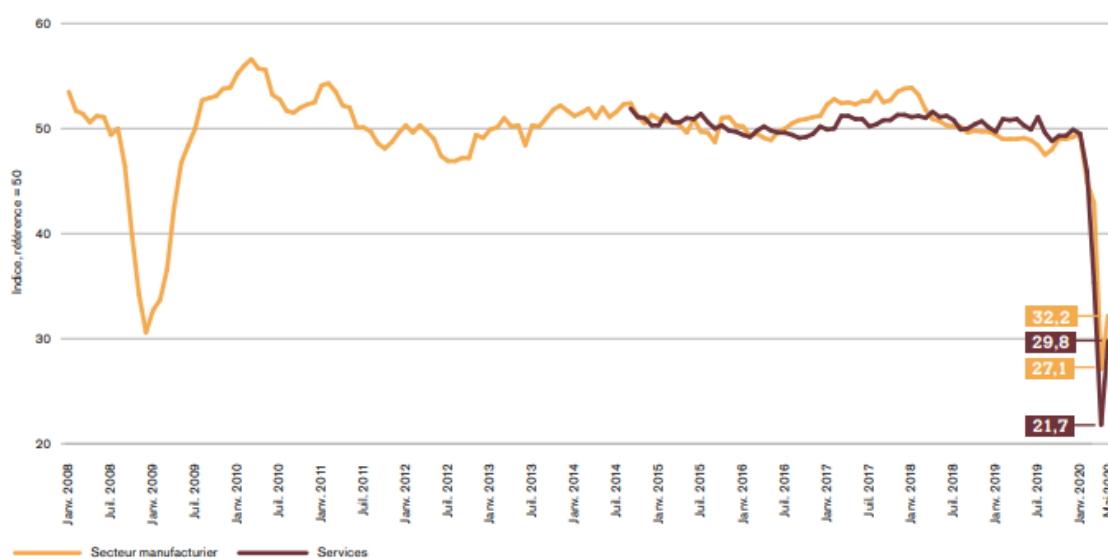
Source : Organisation mondiale du commerce

2.2 Impact du Covid-19 sur le commerce international :

Le volume du commerce mondial des marchandises a chuté brutalement au premier semestre de 2020, la pandémie de COVID-19 ayant perturbé l'économie mondiale. Les indicateurs avancés donnent des indices sur l'ampleur du ralentissement et permettent d'effectuer une comparaison avec les crises précédentes.

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

Figure 07 : Indices mondiaux des directeurs d'achat pour les nouvelles commandes à l'exportation, janvier 2010-mai 2020



Source : IHS Markit

- Les indices des directeurs d'achat montrent que les nouvelles commandes à l'exportation des fabricants ont fortement décliné, la valeur de l'indice correspondant étant tombée à 27,1 en avril, contre une valeur de référence de 50. Le même mois, la valeur de l'indice pour les nouvelles commandes à l'exportation de services est tombée à 21,7, là aussi contre une valeur de référence de 50.
- En mai, les valeurs des indices pour les commandes à l'exportation de produits manufacturés et de services sont remontées à 32,2 et 29,8, respectivement, mais sont restées nettement inférieures à la tendance
- Les variations de ces indicateurs ont tendance à entraîner des changements dans les flux commerciaux effectifs, ce qui donne à penser que le commerce pourrait atteindre son niveau le plus bas en avril ou en mai avant de commencer à se redresser en juin.³⁴

³⁴ Examen statistique du commerce mondial ,2020 ; page 26

2.3 Les conséquences du Covid-19 sur la logistique :

Dans l'ensemble, la crise sanitaire causée par la Covid-19 a eu beaucoup d'impact sur la chaîne d'approvisionnement. En effet, le virus a complètement perturbé l'économie mondiale et cela risque de continuer. Toutefois, des développements sont attendus de toutes les grandes entreprises opérant dans le secteur de la logistique. Alors quelles sont les conséquences du Covid-19 pour la supplychain ?³⁵

❖ La logistique pendant la pandémie :

La prestation logistique est peut-être le pilier du succès commercial de l'entreprise car la logistique constitue un facteur déterminant pour la garantie des distributions et pour la satisfaction continue de la clientèle de manière durable. Malheureusement, à cause de la pandémie du Covid-19, la plupart des travaux liés à la chaîne d'approvisionnement (supplychain) connaissent un bouleversement considérable sur plusieurs niveaux.

Le ralentissement de l'activité économique et les restrictions de transport dans les pays touchés par le coronavirus devraient affecter la production et la rentabilité de certaines entreprises internationales. Ceux qui appartiennent principalement à l'industrie manufacturière et ceux qui dépendent de l'approvisionnement en matières premières pour la fabrication de biens de consommation. Pour les entreprises qui dépendent de composants intermédiaires dans la zone touchée et qui ne peuvent pas facilement changer de source, l'ampleur de l'impact peut dépendre de la durée des mesures d'arrêt. Dans ce scénario, il devient plus difficile pour les petites entreprises de survivre à la tourmente causée par le coronavirus. La situation peut être particulièrement dramatique pour les entreprises liées à l'industrie du tourisme, dont les capacités opérationnelles sont limitées en raison des restrictions imposées par les gouvernements du monde entier pour contenir l'épidémie de coronavirus. L'industrie s'attend à subir des pertes qu'elle ne pourra peut-être pas récupérer.³⁶

Section 3: l'Algérie face à la crise sanitaire de la Covid 19

Nous allons présenter dans cette section d'abord l'évolution de la pandémie de COVID-19 depuis l'enregistrement du premier cas à partir le 25 Février en Algérie, Selon l'organisation de la santé en Algérie.

³⁵<https://groupe-routage.fr/actualites/logistique/impact-de-la-covid-19-sur-la-logistique>

³⁶<https://www.dorsanfiltration.com/fr/el-impacto-economico-del-covid-19>

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

3.1 Propagation du virus et ses conséquences en Algérie :

L'Algérie est l'un des pays d'Afrique les plus touchés par la pandémie COVID-19, les autorités algériennes ont adopté des mesures restrictives pour lutter contre cette pandémie.

A partir Le 25 février 2020, lorsqu'un ressortissant italien en Algérie est le premier cas de COVID-19 annoncé par le premier ministre algérien de la Santé, originaire de Lombardie, l'une des zones les plus touchées en Italie, arrivé le 18 février, sur la base Menzel Ledjmet est dans la wilaya d'Ouargla, a été confirmé en laboratoire positif au SARS-CoV- 2. L'homme a été isolé pendant quatre jours dans la base de vie avant d'être rapatrié en Italie par un vol spécial et les travailleurs ont eux aussi été confinés.³⁷

Le 1er mars, deux nouveaux cas de la COVID-19 confirmés, une femme de 53 ans et sa fille de 24 ans dans la wilaya de Blida, a annoncé le ministère de la Santé.

Le 3mars, deux nouveaux cas confirmés, ce qui porte à cinq le nombre total de cas confirmés, les deux nouveaux cas sont issus de la même famille, d'un père et d'une fille, et résidaient en France, une enquête est déclenchée pour déterminer l'identité des personnes en contact avec eux.³⁸

Peu à peu, l'épidémie s'étend et touche toutes les Wilaya algériennes. Après cela, d'autres cas de Covid19 sont détectés. Au 7 août 2021 selon les chiffres officiels, un total de 180 350 malades, et un total de 4 510 décès³⁹.

La propagation du virus n'a pas seulement contaminé le secteur de la santé mais elle a surtout impacté l'économie algérienne. Selon des études, les indicateurs disponibles indiquent une baisse du PIB de 3,9 % au premier trimestre et un taux de chômage qui atteint 15 %, contre 11,4 % pour l'année 2019. Hors hydrocarbures, le PIB Algérien a baissé de 1,5 % au premier trimestre, contrairement à la même période de l'année passée qui a connu une augmentation de 3,6 %.

³⁷https://www.lemonde.fr/afrique/article/2020/03/03/l-algerie-se-mobilise-face-aux-trois-cas-de-covid-19_6031670_3212.html

³⁸LA Ministère algérienne de la santé, information sur télévision algérienne (CanalAlgérie,A3)

³⁹<https://www.algerie360.com/covid-19-en-algerie-legere-baisse-des-contamination-ce-samedi-7-aout/>

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

Tableau 04 : Propagation du virus Covid-19 en Algérie

Lieu	Cas	Décès
Wilaya d'Alger	6 506	145
Wilaya de Blida	4 435	131
Wilaya d'Oran	4 248	22
Wilaya de Sétif	3 408	61
Wilaya de Batna	2 183	17
Wilaya de Bejaïa	2 139	28
Wilaya de Constantine	1 765	25
Wilaya d'Annaba	1 530	10
Wilaya de Tipaza	1 505	37
Wilaya de Tizi-Ouzou	1 497	16
Wilaya de Jijel	1 467	8
Wilaya de Tlemcen	1	8

Source: Pandémie de COVID-19 en Algérie

3.2 Les Mesures préconisées en Algérie contre la pandémie COVID-19 :

L'Algérie a adopté des mesures pour contenir la propagation rapide du COVID-19 dans toutes les wilayas du pays, les principales mesures se résument en:⁴⁰

- Port obligatoire de la bavette avec mesures de sanction exigé depuis le 28 Mai
- Arrêt de la circulation inter-wilayas,
- Fermetures des commerces secondaires et limitation d'ouverture à 15h après réouverture,
- Fermeture des frontières : mesure prise le 28 juin 41
- Exigence d'un couvre-feu à 15h, puis à 17h et à 20h selon l'évolution de la pandémie et selon les wilayas,
- Limitation de nombre de voyageurs à 50% après autorisation de circulation,

⁴⁰INSP ,Pandémie du COVID-19,situation épidémiologique ,rapport n°166et170,Décembre2020

⁴¹https://www.lemonde.fr/afrique/article/2020/06/29/coronavirus-les-frontieres-de-l-algerie-vont-rester-fermees_6044541_3212.html

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

- Fermeture des restaurants et cafétérias qui se sont limités à l'emporter,
- Interdiction de tout rassemblement (lieux publics, calibration de fêtes, décès.....).
- Création d'une commission et d'un comité de suivi

Une commission nationale a pour suivi de l'évolution de l'épidémie du COVID-19 en Algérie, qui regroupe les représentants de plusieurs secteurs, notamment la Santé et la population, l'Industrie pharmaceutique et la Communication et un comité scientifique de suivi de l'évolution de la pandémie du COVID-19 sont créés le 21 mars 2020 en application.

Confinement sanitaire :

Les nouvelles mesures restrictives prévoyaient de mettre la wilaya de Blida en confinement total, à domicile, pour une durée de dix jours, renouvelable, avec l'interdiction de circulation vers cette wilaya.

Un confinement partiel dans la wilaya d'Alger de 19 heures à 7 heures du matin avec interdiction de tout rassemblement de plus de deux personnes.

La fermeture des salles de fêtes, de célébrations, de festivités familiales, des cafés, restaurants et magasins, à l'exception de ceux d'alimentation sur l'ensemble du territoire algérien.

L'application de la distanciation physique dans tout établissement et lieu recevant le public et l'interdiction de circulation des taxis à travers tout le territoire national.

Ces mesures préventives prise par l'état algérien afin de réduire la propagation du virus ont causés selon une enquête du ministère de travail algérienne des graves conséquences : 52.367 commerçants ont connu un arrêt provisoire de leurs activités. L'enquête a aussi montré qu'environ 200.000 travailleurs ont eu une rupture de leurs revenus durant toute la période de confinement.

3.3 Mesures prises par le Gouvernement pour répondre aux défis économiques liés au COVID-19⁴² :

- Desserrement de certaines règles d'investissement inadaptées (Loi des 51% 49%, Droit de Prémption)
- Maintien des subventions et la réduction du budget d'investissement de 20%
- Suppression de TVA pour les intrants dans certains secteurs
- Baisse de la TAP pour le BTPH
- Report d'échéanciers bancaires et fiscaux

⁴² Analyse rapide de l'impact socio-économique du COVID19 sur l'Algérie –Juin 2020 page 18, Nations unis Algerie

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

- Remise en place d'un impôt sur la fortune pour une meilleure redistribution des richesses
- Supervision directe de certaines chaînes d'approvisionnement de produits clés afin d'assurer une alimentation permanente de la population
- Instruction des groupes publics à augmenter leur production notamment de biens alimentaires
- Autorisation d'importation de biens d'équipement usagés
- Incitation de l'Etat à la fabrication locale de masques de protection pour se substituer à leur.

3.4 Les conséquences sur les entreprises algériennes :

Les entreprises algériennes ont été fortement impactées par la pandémie quelque soit leurs taille, mais ce sont les PME et les travailleurs à leur compte qui constituent les segments de l'économie les plus sensibles au choc du Covid-19. Ces derniers peuvent se trouver contraints à interrompre leur activité normale, voire de fermer leur commerce à cause de l'impossibilité d'assurer les coûts de fonctionnement.

Les PME et TPE représentent près de 90% de la structure des entreprises algériennes⁴³, elle contribue avec une part de 90 % du PIB hors hydrocarbures et jouent un rôle de résorption du chômage dans les zones où elles sont implanté et ont créé près de 2 millions d'emplois entre 2004 et 2015,

La plupart des PME algériennes ont été durement touchées par cette crise sanitaire et par les mesures de confinement. Selon une enquête menée par la Business Academy Evidencia auprès de 250 chefs d'entreprises, 22% des entreprises ont licencié plus de la moitié des employés et ont connu une baisse de 60 % de leurs ventes après la suspension des activités imposée par la crise sanitaire. Le Degré des dommages varis selon les secteurs, ces derniers sont particulièrement touchés par les mesures de précaution (fermeture des frontières, fermeture des écoles, Universités, fermeture de restaurant, etc.). Les secteurs les plus impactés en Algérie et qui ont connu un arrêt d'activité sont l'hôtellerie, restauration, transport, et les commerces spécialisés (quincaillerie, coiffure...).

⁴³ Journal of Human Sciences- Oum El Bouaghi University Vol 08, Number 02, june 2021 Page 1410

Conclusion :

La crise sanitaire causée par la pandémie Covid-19 a bousculé le monde, et l'économie mondiale s'est retrouvée confrontée à un défi majeur qui était de faire face à cette situation.

Ce virus a fortement influé sur la croissance économique en Algérie, non seulement le virus en lui-même mais notamment les mesures et restrictions prises pour lutter contre sa propagation ont eu des graves conséquences sur les différents secteurs d'activité du pays.

La logistique était l'une des fonctions les plus touchées par cette pandémie, le confinement sanitaire appliqué par les gouvernements du monde à donner une autre dimension au fonctionnement de la chaîne logistique. Tout d'abord par l'arrêt des approvisionnements suivit de la baisse de production ce qui a provoqué un déséquilibre dans la balance de l'offre et la demande dans les marchés mondiaux.

Dans le chapitre qui suit nous mettrons en avant l'exemple de l'entreprise Numilog spécialisée dans la logistique afin de mieux illustrer l'impact de la Covid-19 sur les entreprises et bien sur la chaîne logistique.

Chapitre III

Impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

Introduction :

Après avoir abordé le cadre théorique de l'activité logistique et ses fonctionnalités dans le premier chapitre et parler de la pandémie et ses conséquences au niveau mondiale et l'Algérie dans le deuxième chapitre, nous allons enrichir notre travail par l'analyse du cas de l'entreprise Numilog. Ainsi, dans ce chapitre, nous présenterons dans la première section la SPA Numilog en générale et l'agence de Bejaia en particulier, la deuxième section sera consacrée à l'explication de l'impact de la pandémie Covid-19 sur les fonctions logistiques de la SPA Numilog. Enfin dans la troisième section nous décrirons les mesures sanitaires, les enseignements appris de la pandémie Covid-19 et les perspectives de l'entreprise.

Méthodologie de la recherche

Pour réaliser notre recherche nous avons opté pour l'entreprise de transport Numilog (Agence de Bejaia) dans laquelle nous avons effectué notre stage d'une durée d'un mois dans le service exploitation transport. Durant ce stage nous avons également réalisé des entretiens semi directifs avec le responsable exploitation transport et le gestionnaire des ressources humaines.

Les entrevues ont durées 2h et ont été effectuées par le biais d'un guide d'entretien organisé selon 4 axes. L'axe 1 est basé sur les informations de l'entreprise Numilog, l'axe 2 est focalisé sur l'impact de la pandémie Covid-19 sur les activités logistiques de l'entreprise, l'axe 3 parle des mesures sanitaires prises contre la crise Covid-19 et le 4^{ème} et dernier axe sur les perspectives apprises.

Section 1 : Présentation de la SPA Numilog Bejaïa.

3.1 Présentation :

Numilog est une filiale du groupe CEVITAL avec des ressources dédiées aux besoins des entreprises en termes de Logistique et de Transport.

NUMILOG :

- ✓ Acteur incontournable de la chaîne logistique, le premier du genre en Algérie.

Chapitre III : impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

- ✓ Elle apporte à ses clients tout son savoir-faire, en les accompagnants dans le développement de leurs projets et l'optimisation de leurs activités, ceci grâce à une équipe de professionnels et des infrastructures modernes.
- ✓ Elle s'adresse à des clients soucieux de la qualité de service, et se définit comme le partenaire durable des entreprises.
- ✓ Elle accorde un intérêt et un traitement particulier à ses clients pour répondre à leurs besoins spécifiques en proposant des offres adaptées à tous les secteurs d'activités de la supplychain.
- ✓ Avec une implantation opérationnelle en 2012, NUMILOG compte 3 Plates Formes Logistiques (Oran, Constantine et Bouira) soit une surface totale de stockage d'environ 100 000 m², 3 Agences de Transport (Bouira, Bejaia, Oran), une flotte de plus de 800 véhicules tous types confondus ainsi qu'un réseau de distribution 25 CLR (Centres logistiques Régionaux) judicieusement répartis sur le territoire
- ✓ Elle offre une prestation complète allant de l'enlèvement et du stockage, grâce à une capacité qui atteint 150 000 palettes dont 35 000 sous température dirigée, jusqu'à la distribution des produits à travers le territoire national.

3.1.1 Les valeurs de Numilog :

Comme le montre la figure 08, les valeurs de Numilog reposent sur quatre notions clés formant l'acronyme IRIS qui regroupe l'Initiative qui est attendus de la part de tout les collaborateurs d'aller au-delà des actions planifiées, d'imaginer des solutions innovantes aux problèmes posés et d'anticiper sur les problèmes potentiels.

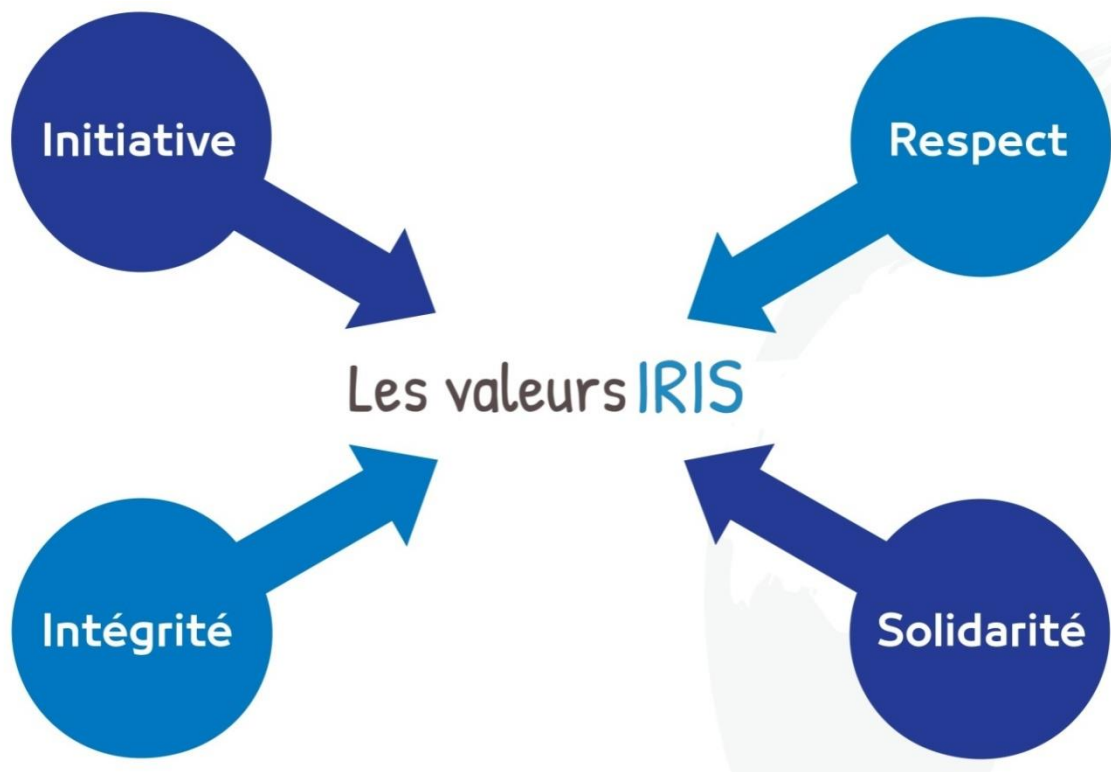
La valeur du Respect et de l'écoute doivent aussi se manifester au quotidien avec les clients et fournisseurs, les partenaires commerciaux et institutionnels.les employés de Numilog sont porteurs de l'image de l'entreprise, et doivent tenir compte en permanence de l'impact de leur conduite sur la société dans laquelle ils évoluent en respectant les lois, les normes et les règles.

L'intégrité dans tous les actes de gestion et de management au sein de Numilog est une valeur fondamentale afin d'agir avec une haute rigueur intellectuelle et morale. En adoptant une éthique professionnelle et irréprochable.

Chapitre III : impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

La solidarité est une des notions importantes au sein de Numilog. Chacun des employés se doit d'exercer son activité en ayant le sens du développement de leur entente mutuelle, et d'encourager et valoriser les réalisations d'autrui en se montrant disponible pour aider les autres tout en partageant spontanément leur savoir et leur expertises.

Figure 08 : Les valeurs IRIS de la SPA Numilog



Source : Document interne de Numilog

3.1.2 La mission de la SPA Numilog, cas de Bejaïa :

Numilog de Bejaïa accompagne ses clients dans leur développement en s'appuyant sur le savoir faire et l'expérience de leurs équipes. La satisfaction des clients, des actionnaires et des collaborateurs sont leurs préoccupations permanentes et ce qui fait de Numilog une référence sur les métiers de la logistique et du transport. Près de 221 employés dont 158 chauffeurs s'activent en permanence afin de permettre l'acheminement des produits entreposés dans un délai record de 48 heures à travers les 48 wilayas.

La rentabilité est un gage de pérennité et d'efficacité. Le respect des valeurs du groupe Cevital est un incontournable des approches managériales.

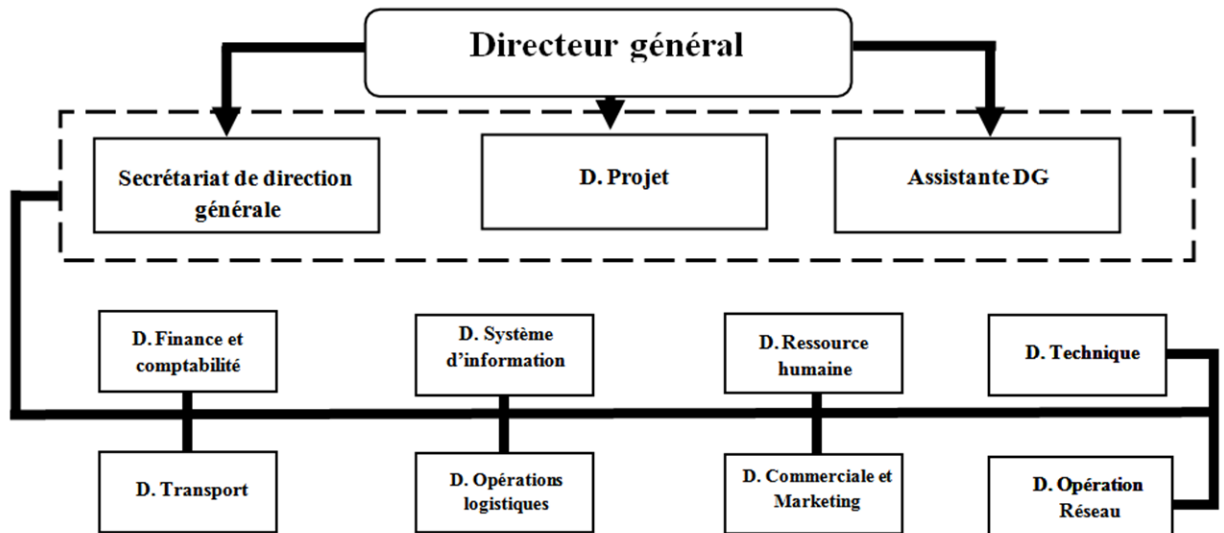
3.1.3 L’organigramme de Numilog Bejaïa :

La structure organisationnelle de NUMILOG consiste généralement en un ensemble d'activités et de tâches qui sont réparties entre les travailleurs afin d'atteindre les objectifs de l'entreprise et d'assurer un travail ordonné.

La structure d'une organisation est déterminée de nombreuses manières différentes en fonction de ses objectifs et de ses aspirations, qui à leur tour déterminent sa méthode de travail.

Dans l’organigramme suivant, on va présenter l’entreprise NUMILOG SPA avec ces différentes sous-directions :

Figure 09 : L’organigramme de la SPA Numilog



Source: Document interne de Numilog.

3.2 Les activités de Numilog :

Numilog propose de mener une réflexion intégrant a la fois le transport et la logistique afin d’accompagner le client dans la mise en œuvre de sa stratégie de distribution et d’investir et de mettre en place de nouvelles solutions logistique sur mesure.

3.2.1 Le transport :

En fonction de vos besoins et de votre stratégie de distribution, Numilog propose des solutions sur mesure et des niveaux de service adaptés à votre activité. Grâce à une tour de

Chapitre III : impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

contrôle, ils peuvent piloter les livraisons, avec réactivité, sur tout le territoire national et optimiser de manière globale les coûts de transport.

a. Conception et mise en place de nouveaux schémas :

Numilog met au service du client l'expertise de son équipe engineering pour proposer des schémas directeurs et des plans de transport adaptés. Numilog accompagne ses clients, ainsi, à planifier, anticiper et améliorer les indicateurs opérationnels tout en intégrant les contraintes de production, d'approvisionnement et de distribution.

b. Organisation et optimisation des flux et moyens :

Numilog propose de prendre en charge la gestion du transport. Grâce à cette externalisation, le client peut se dédier pleinement à son activité tout en maîtrisant les coûts. Numilog se chargera de piloter les transporteurs et de les synchroniser, de mieux maîtriser les coûts d'achat de fret. Aussi, d'intégrer une propre flotte dans les schémas d'optimisation.

c. Transferts de flux amonts et avals en ambiant et en température dirigée :

Numilog dispose d'une flotte de 800 camions entre une flotte propre et un réseau de partenaires référencés aux normes Numilog. Celle-ci est composée de maraichers, de cellules frigorifiques (+ et -), de portes conteneurs, de plateaux et de citernes, ce qui permettra au client de bénéficier d'un service garantissant transferts sécurisés, fiables et traçabilité en temps réel. Les transferts sont assurés sur tout le territoire national tout au long de l'année.

d. Opérations saisonnières :

Numilog accompagne ses clients durant les périodes de pic et met à disposition les moyens nécessaires afin d'en assurer le bon déroulement.

3.2.2 La logistique :

Numilog met à disposition de ses clients tout ses moyens et son savoir-faire en stockage, en manutention et autres prestations à valeur ajoutée afin d'optimiser les coûts et de garantir la traçabilité des produits durant l'ensemble du processus.

a. Analyse et optimisation des implantations :

Numilog offre des solutions adaptées afin de rapprocher les stocks vers les bassins de consommation et d'équilibrer les flux. Elle accompagnera, également, dans l'optimisation des entrepôts à travers l'optimisation des espaces et des processus de stockage.

b. Stockage en ambiant et tri-température :

Chapitre III : impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

Numilog met à disposition ses 04 plateformes logistiques aux normes internationales situées à Bouira, à Oran (HassiAmeur), à Constantine (El Khroub) et à Sétif . Un total de surface de plus de 190 000 M² de stockage en ambiant, dont 45 000 M² de stockage sous températures dirigées. Au sein de ses plateformes, Numilog garanti le maintien de la qualité des produits et assure leur traçabilité à travers son WMS (Warehouse Management System).

c. Prestations logistiques :

Numilog est capable de garantir des services de manutention et autres prestations logistiques de qualité au sein de ses propres sites ou de leurs clients. Elle apportera les technologies nécessaires (WMS, Radio Fréquence, stockage Traditionnel ou Dynamique), les services de préparation de commande (Voice Picking), de Co-packing, de mise à disposition d'agents logistiques et de gestion de palettes, d'étude d'interfaçage entre ERP (Entreprise Ressource Planning) et WMS ou d'intégration des produits sur le WMS.

d. Les activités des flux stockés et flux tendus :

Afin d'optimiser les flux externes, Numilog s'engage à s'adapter aux besoins du client, à réduire toute forme de gaspillage dans les flux et apporte son conseil dans la réorientation de tout types de flux.

3.3 Les opérations qu'effectue Numilog pour ses clients :

A partir de 16h30, Le responsable d'exploitation et transport reçoit des ordres de mission (OT) de la part de ses clients pour savoir les tâches qu'elle doit effectuer. En premier elle s'occupe de son premier client qui est Cevital puis d'autres clients.

3.3.1 Pour les clients ordinaires

Numilog s'occupe des déplacements des marchandises que ce soit pour les matières premières, semi-finis ou finis, comme elle s'occupe aussi de la logistique retour ou inverse ce qui signifie le transport des marchandises en avarie. Le responsable d'exploitation et transport met à disposition de son client les camions nécessaires pour l'acheminement des marchandises d'un pion à un autre selon le programme reçu.

L'opération sera suivie tout au long du trajet par un système TMS pour éviter tout type d'accident ou retard ain de satisfaire le client.

3.3.2 Pour Cevital

L'entreprise de transport s'occupe de tous les déplacements de Cevital de l'approvisionnement à la distribution, le transport inverse ainsi que les déplacements en

Chapitre III : impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

interne de l'usine. Son programme est devisé en deux types, le premier, concerne les déplacements externes qui incluent tous les besoins de transport en dehors de l'usine. Elle s'occupe de la distribution des marchandises de l'usine aux plateformes logistiques (PL) puis des PL aux centres logistiques régionaux (CLR) ou bien encore vers le client final.

Le deuxième type est le transport interne qui inclut les déplacements dans l'usine ou à proximité, c'est-à-dire dans la ville de Bejaia. Pour ce type Numilog met à disposition de Cevital des camions de différent types 24H/24H qui vont se charger des déplacements effectués en interne de l'usine (d'une cellule à une autre ou autre besoin) ou bien encore pour le transport des marchandises du port à l'usine pour l'approvisionnement ou de l'usine au port pour l'exportation.

Section 2 : Impact de la pandémie Covid-19 sur l'agence Numilog

Comme la plupart des entreprises dans le monde, NUMILOG a aussi été touché par la crise sanitaire dû à la Covid-19, dans cette section nous allons parler de l'impact de la pandémie sur le personnel (service exploitation)de Numilog ainsi que sur ses activités de transport, de stockage et de son activité international.

2.1 Impact de la pandémie Covid-19 sur le personnel :

La flotte humaine de Numilog a été affecté par la crise sanitaire, les travailleurs de Numilog était exposé au danger de la pandémie. Face à l'ampleur de la crise, le service des ressources humaines de la SPA Numilog a dû adapter son dispositif de travail afin de maintenir une partie des activités et respecter les dispositions prises par le gouvernement, notamment le confinement de la population.

D'après notre entretien avec le gestionnaire RH de l'agence Numilog de Bejaïa, cette dernière a opter pour:

- Le maintien de l'activité de l'agence par le biais du télétravail ;
- La réduction du personnel à 50% pour tous les services ;
- La mise en congé pour les personnes avec des maladies chroniques ;
- L'acquittements du personnel et des chauffeurs d'autorisations de circulation pendant le confinement total et partiel.
- Des sanctions sont appliquées en cas du non-respect des mesures de sécurité (Avertissements, questionnaires, licenciements,...).

Grâce à la bonne implication et le dévouement des salariés aux mesures de sécurité et aux gestes barrières, Numilog Béjaia a recensé 21 cas positifs au Covid-19 et 0 décès.

2.2 Impact de la pandémie Covid-19 sur le stockage (la logistique) :

Pour analyser l'impact de Covid-19 sur le stockage, on a sélectionné 3 périodes différentes qui sont : avant (2019), pendant (2020 – 2021) et après (2022) Covid-19 en référence aux mois de janvier, février et mars et avril ⁴⁴

Tout d'abord, en analysant brièvement le graphique ci-joint, nous constatons que les réceptions des commandes sont plus élevées que les expéditions.

➤ Première période (2019) :

En 2019 avant le début de la pandémie, le nombre des expéditions annuelles de palettes s'élève à 43182 palettes, avec une moyenne constante pendant les 3 premiers mois de l'année.

➤ Deuxième période (2020 – 2021) :

Durant la 1^{ère} année de la pandémie (2020), les chiffres révèlent que les expéditions et les réceptions des marchandises en stockage ont fortement chuté avec un taux de 36,97%⁴⁵, notamment pendant le mois de février (au tout début de la crise), cela veut dire que la demande du client a baissé dû aux conséquences de la crise sur l'économie et les marchés locaux et internationaux.

Durant la 2^{ème} année du Covid (2021), les chiffres indiquent que les expéditions et les réceptions des marchandises en stockage ont nettement augmentés avec un taux de 55,67%, dans ce cas on peut dire que la 2^{ème} année du Covid était plus propice pour le marché et les entreprises car ces dernières ont pu reprendre leurs activités grâce à la levée progressive des restrictions comme le confinement totale.

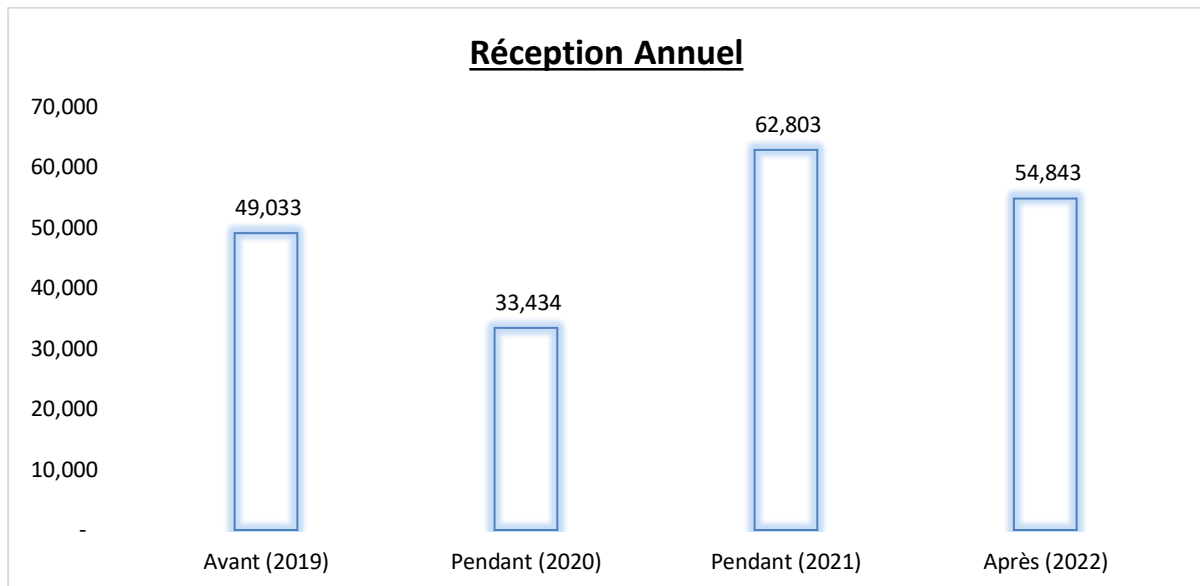
➤ Troisième période (2022)

A partir de janvier 2022, comme nous le montre le graphique, on constate que le nombre des expéditions annuelles de palettes en stock et de 54843 est nettement plus stabilisé est redevenu à la normale et qu'il enregistre même une amélioration par rapport à l'année 2019 (avant Covid).

⁴⁴ Le début de la pandémie

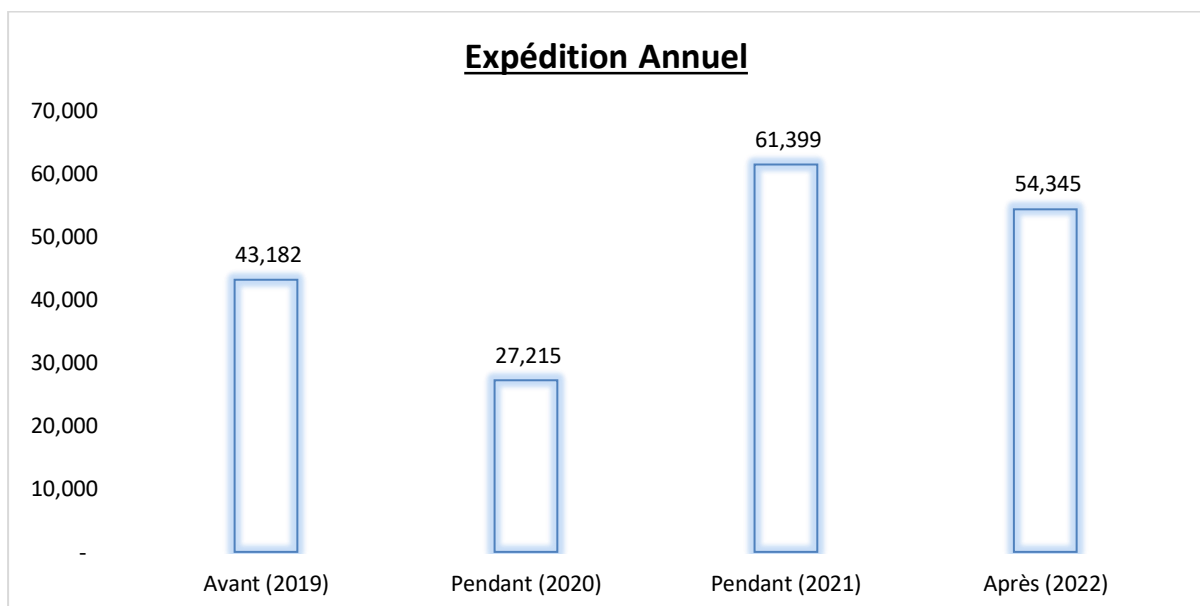
⁴⁵ $15967 \times \frac{100}{43182} = 36,97$

Figure 10 : Réceptions annuelles de stockage



Source : Direction d'exploitation transport Numilog

Figure 11 : Eexpéditions annuelle de stockage



Source : Direction d'exploitation transport NUMILOG

2.3 Impact de la pandémie Covid-19 sur le transport :

Comme pour le stockage, nous avons analysé l'impact de Covid-19 sur le transport sur trois (03) périodes différentes qui sont : avant (2019), pendant (2020 – 2021) et après (2022) Covid-19 en référence aux mois de janvier, février et mars et avril ⁴⁶

➤ Première période (2019) :

Pendant les 3 premiers mois de l'année qui précède la crise sanitaire, la direction d'exploitation transport de NUMILOG a reçu 4591 million d'OT avec une moyenne d'environ 1530 M.OT (à expliquer dans la liste des abréviations) par mois.

➤ Deuxième période (2020 – 2021) :

Dans cette deuxième phase, en analysant dans le détail le graphique nous remarquons que l'activité du transport a reculé de manière importante surtout en 2021, comme les chiffres le montre, pendant l'année 2020 la direction d'exploitation transport a reçu 4041 M.OT alors que durant l'année 2021 le chiffre a chuté à 3462, soit un taux de 24.59%⁴⁷ par rapport à l'année 2019.

De par ses chiffres nous constatons que l'année 2021 a été plus impactée par rapport à l'année 2020 car les livraisons n'ont pas été arrêtées au début de la pandémie. Par exemple, alors que la ville de Blida a été la ville la plus touchée par la pandémie, la livraison s'est poursuivie normalement.

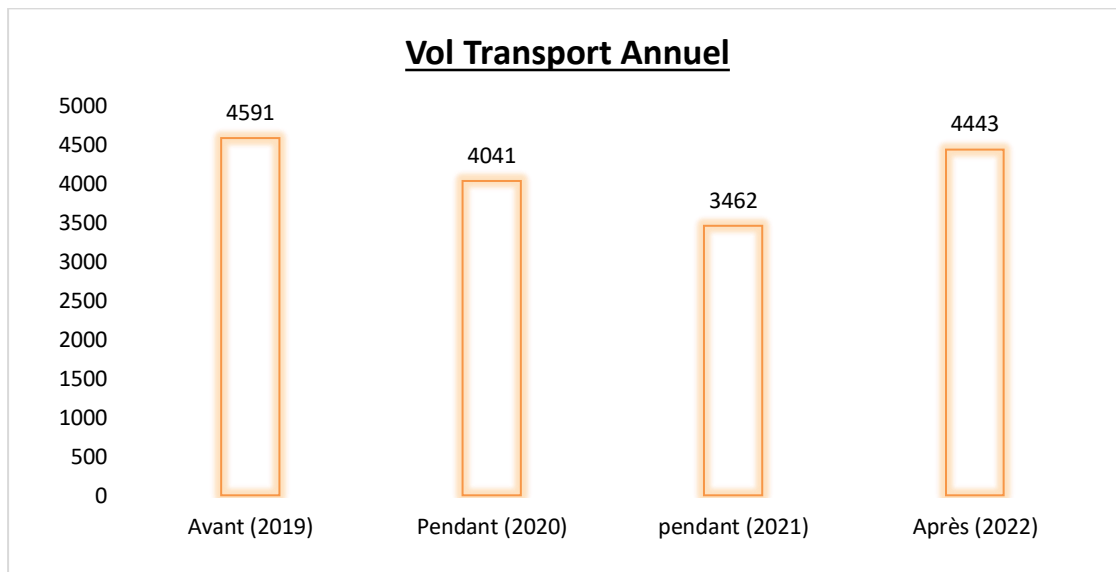
➤ Troisième période (2022) :

L'année 2022 a été le début du retour à la situation ordinaire, selon les statistiques du graphique, la direction d'exploitation transport a reçu 4443 M.OT soit une reprise modérée. La diminution des cas positifs et le retour des entreprises à leurs activités et la levée des restrictions a permis à la fonction transport de Numilog de retrouver sa dynamique.

⁴⁶ Le début de la pandémie

⁴⁷ $1129 \times \frac{100}{4591} = 24,59$

Figure 12 : Volume de transport annuel



Source : Direction d'exploitation transport NUMILOG

2.4 Impact de la pandémie Covid-19 sur l'activité internationale du transport :

Numilog est connu pour ses prestations de transport à l'internationale, notamment aux pays du Maghreb et subsahariens. Durant la crise sanitaire Numilog n'a pas cessé de livrer la marchandise au-delà des frontières, sauf que des mesures de sécurité importantes ont été observées à cause de la fermeture des frontières par l'état algérien c'est parmi lesquelles nous pouvons citer le transport en escale aux points de contrôle à la frontière entre les deux pays en appliquant des mesures sanitaire très strictes.

Section 3 : Les mesures sanitaires prises contre le Covid-19

Face à la recrudescence des contaminations à la Covid-19, et au vu de la situation sanitaire qui rend nécessaire une vigilance constante, il est apparu utile de disposer d'un cadre général d'orientations en matière de prévention du risque d'exposition au virus Covid-19 pour mettre en œuvre les mesures de prévention dans le cadre d'un dialogue social, avec toutes les parties prenantes.

3.1. Les mesures sanitaires générales :

a. Au quotidien, à chaque contrôle d'accès :

Figure 13 : Distanciation sociale



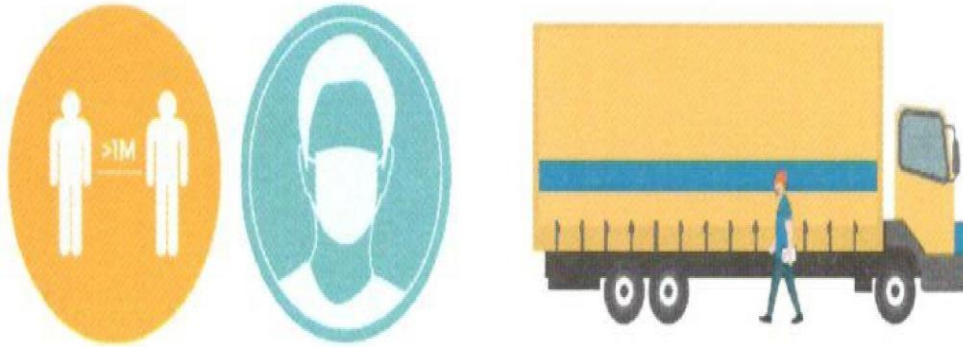
Source : Document interne de Numilog

- Dotation du personnel d'Accueil/Sécurité en gel hydro-alcoolique et thermomètre frontal (La dotation en masques est assurée par la société de gardiennage) ;
- Port obligatoire du masque sanitaire et maintien d'une distance de sécurité d'un mètre avec son interlocuteur ;
- Prise de température frontale obligatoire sans contact à chaque accès ; Si température $\geq 37,5^{\circ}\text{C}$, alors une 2^{ème} prise température espacée de 5 min, si les 2 prises sont $\geq 37,5^{\circ}\text{C}$ → Interdiction d'accès de la personne ;
 - Si d'autres symptômes visibles sont déclarés → Interdiction d'accès de la personne ;
 - Si température $\geq 38^{\circ}\text{C}$ à la première prise de température → Interdiction d'accès de la personne.
- Enregistrement des noms des personnes Interdites d'accès ;
- Ne pas créer de goulot d'étranglement à l'entrée de l'entreprise ;
- Mise à disposition de gel hydro alcoolique à proximité des pointeuses ;
- Eviter le contact avec les documents d'identification (badges, pièces d'identité...) ;
- Désinfection avant et après manipulation en cas d'échange de documents ;
- Refus de l'accès en cas de non-respect des règles imposées ;

- Désinfection des accès en continu ;

b. Lors de la livraison ou réception du courrier

Figure 14 : Mesures de sécurité aux chargements et déchargements



Source : Document interne de Numilog

- Mise en place des marquages au sol pour délimiter les zones d'accès : mise à distance, dépose de colis et contrôle qualitatif et quantitatif avec port de gants ;
- Application des consignes de sécurité par les transporteurs :
 - Port obligatoire du masque sanitaire ;
 - Accès restreint des chauffeurs aux bureaux dans la mesure du possible ;
 - Utilisation de son propre stylo ;
 - Pose des documents directement dans les endroits prévus à cet effet ;
 - Manipulation des clés uniquement par le chauffeur ;
- Respect strict d'une distance de sécurité d'un mètre au cas où le chargement et/ou le déchargement nécessite la descente du conducteur du Véhicule ;
- Lavage ou désinfection des mains après manipulation.

3.2. Les méthodes d'hygiène et de préventions :

a. Mise en place d'une signalétique adaptée

- Affichage au niveau des accès et dans tous les espaces communs ; des consignes relatives à la distanciation physique, au port obligatoire du masque et à l'application des gestes barrières ;
- Affichage des consignes rappelant les bonnes pratiques au niveau des points de lavage des mains et de désinfection ;

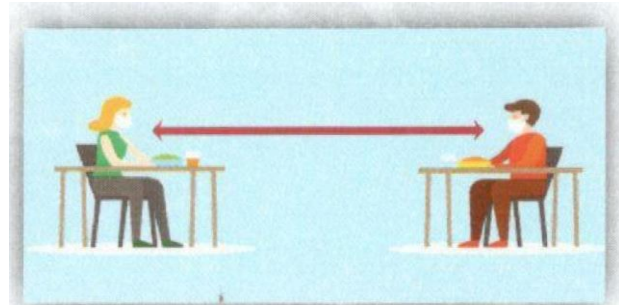
Chapitre III : impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

- Affichage des consignes à respecter dans chaque véhicule de service, du transport du personnel et des semi-remorques.

b. Mesures à prendre pendant les pauses repas

- Mise en place d'un système de roulement afin de limiter le nombre de personnes présentes dans la pièce, au même moment. Des flux de passage peuvent être instaurés. Une réflexion complémentaire peut être menée pour augmenter le créneau horaire du temps de pause quand cela est possible (Autoriser les collaborateurs à prendre leurs pauses à partir de 11 h30 jusqu'à 13h30) ;
- Installation d'une séparation physique entre 2 personnes face à face ;
- Assurer une distance d'un mètre entre les chaises.

Figure 15 : Mesures de sécurité lors des repas



Source : Document interne de Numilog

c. Réunions en présentiel

Figure 16 : Mesures de sécurité lors des réunions



Source : Document interne de Numilog

Chapitre III : impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

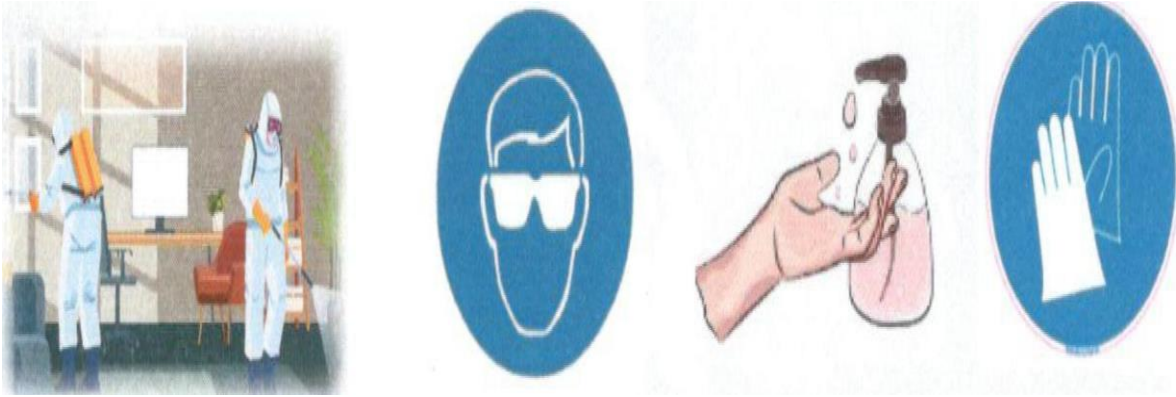
- L'organisation ou la participation à des événements internes ou externes rassemblant un grand nombre de personnes doivent être évalué au cas par cas par le comité de direction ;
- Report de toute réunion en présentiel rassemblant un grand nombre de personnes (séminaires et formations internes...);
- Privilégier les réunions à distance (vidéoconférences, appels téléphoniques, courriers électroniques etc.) ;
- Si le présentiel est vraiment obligatoire :
 - Utilisation d'une salle de grande capacité ;
 - Limitation du nombre maximum de salariés présents à 50% ;
 - Maintien d'un siège vide entre 2 participants ;
 - Maintien d'une distance minimum d'un mètre entre 2 participants
 - Aération permanente de la pièce.

d. Mesures à respecter pour les salariés :

- Port obligatoire du masque sur le lieu de travail ;
- Respect d'une distance d'un mètre minimum entre deux personnes ;
- Lavage régulier des mains avec de l'eau et du savon et de l'eau de javel, ou leur désinfection avec du gel hydro-alcoolique ;
- Interdiction de regroupements des salariés ;
- Interdiction de se serrer les mains, de s'embrasser et de se faire d'accolade pour se saluer ;
- Interdiction de prêter des objets : stylos, téléphones...
- Report des déplacements internes non indispensables.

3.3 Les méthodes de désinfection et de nettoyage :

Figure 17 : Méthodes de désinfection



Source : Document interne de Numilog

a. En milieu de travail

- Nettoyage et désinfection des espaces communs plusieurs fois par jour ;
- Désinfection des espaces de pause, tables, chaises, poignées de portes, bureaux, salles de réunion, escaliers, sols et murs permettant ainsi d'éliminer ou de tuer les micro-organismes et/ou d'inactiver le virus indésirable ;
- Aération des bureaux et des locaux minimum 10 min toutes les heures ;
- Installation des distributeurs de gel hydro-alcooliques dans les différents points importants ;
- Des gants et des lunettes de sécurité doivent être portés en cas d'utilisation de produit désinfectant, ces équipements sont strictement personnels.

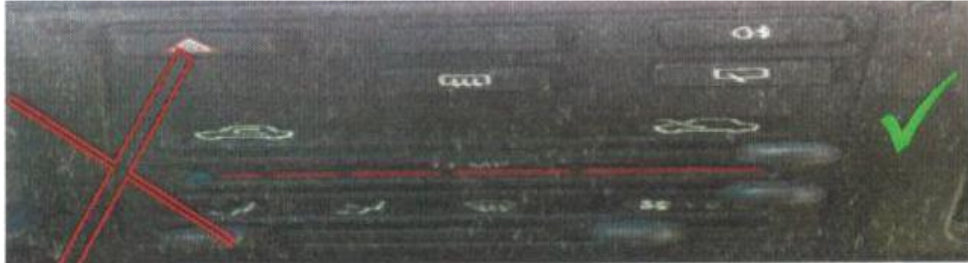
b. Véhicule transportant le personnel :

- Désinfection des véhicules après chaque service (entrée/sortie) : volant, poignées de porte, tableau de bord, accoudoirs, levier de vitesse et boutons de commande ;
- Nettoyage du véhicule au moins une fois par semaine (lavage intérieur / extérieur)
- Equiper le véhicule en produit désinfectant et en gel hydro alcoolique ;
- Aération maximum du véhicule durant le trajet ;
- Maintien d'une lame d'aération permettant à l'air de se renouveler sur 2 fenêtres opposées ;
- L'occupation du véhicule doit permettre un siège vide entre chaque passager

Chapitre III : impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

- Eviter (bannir) l'air conditionné (chauffage et climatisation) ;
- Toujours actionner le **bouton de brassage d'air de l'extérieur** dans l'habacle

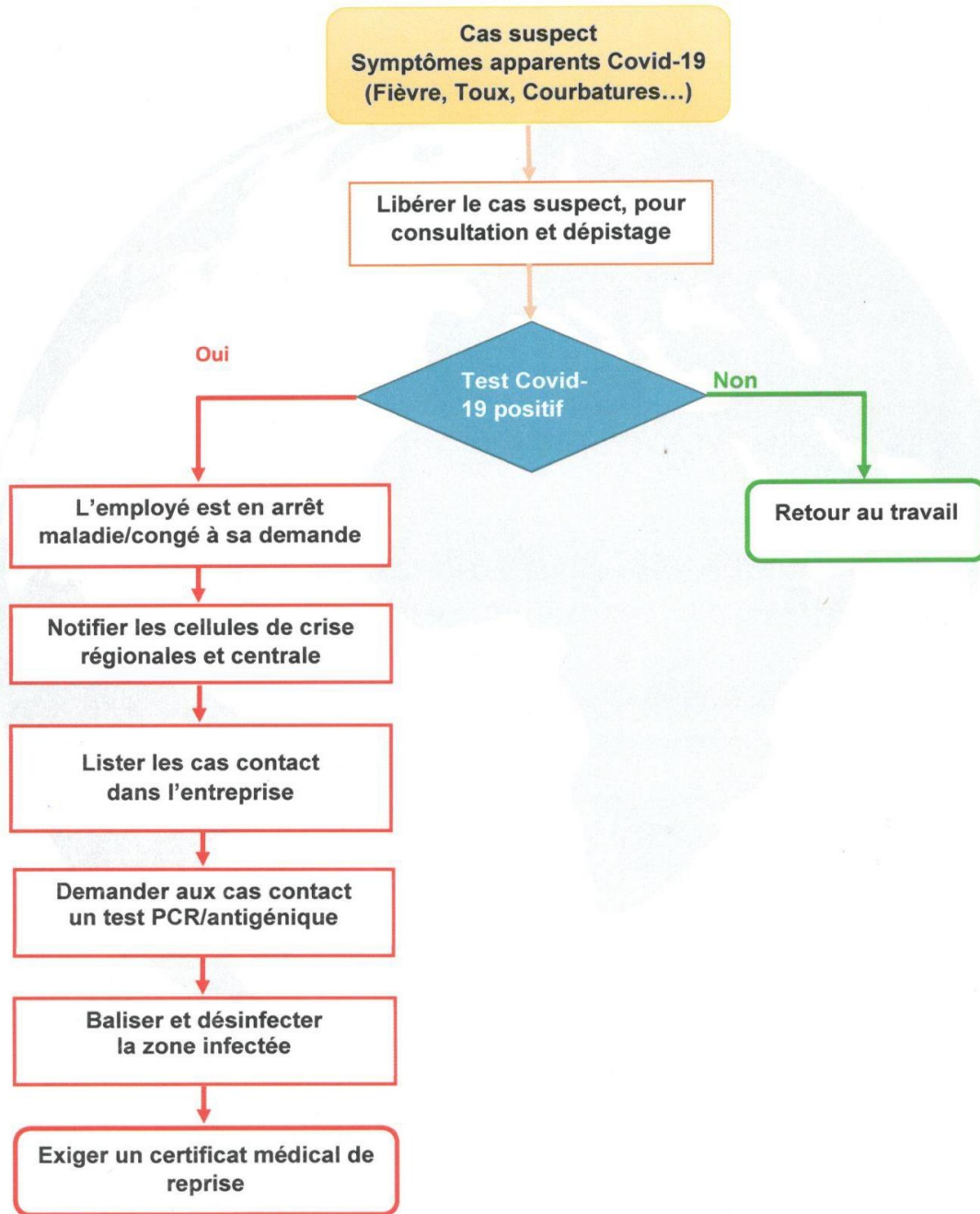
Figure 18 : Brassage d'air



Source : Document interne de Numilog

3.4. Protocole de prise en charge d'un cas suspect au Covid-19 sur le lieu de travail :

Figure 19 : Schéma explicatif sur le protocole de prise en charge



Source : Document interne de Numilog

3.5 La cellule de crise de Numilog :

Suite à l'accroissement des contaminations à la Covid-19, vu la situation sanitaire qui s'est installée au début de l'année 2020 et suite aux recommandations du ministère de la santé et de l'OMS, il est apparu utile pour la SPA Numilog de disposer d'un cadre général d'orientation en matière de prévention contre le virus Covid-19, pour cela une cellule de crise a été instaurée pour mettre en œuvre les mesures de prévention nécessaires à prendre.

La gestion de la pandémie Covid-19 en milieu de travail est un acte de gouvernance. Cette gestion de crise s'est faite au sein de la cellule de crise centrale (décisionnelle) et régionale (opérationnelles). La cellule décisionnelle représente la direction générale et les principales directions de l'entité.

La cellule de crise centrale a pour rôle de :

- Déclencher et prononcer la fin de l'état de crise ;
- Définir des responsabilités et prérogatives dans la gestion de la crise ;
- Réaliser la veille réglementaire, légale, autres ;
- Décider des moyens et ressources à mettre à disposition ;
- Déterminer le circuit de circulation de l'information (remontées et échanges) ;
- Préciser les procédures à respecter, le personnel à mobiliser, ...

Les cellules régionales ont pour rôle :

- Veiller à la mise en œuvre des actions validées par la cellule de crise centrale ;
- Remonter les besoins en ressources, moyens (matériels, communications formation/sensibilisation...);
- Proposer des actions correctives/préventives ;
- Alerter la cellule de crise centrale sur des événements/faits importants...
- Les acteurs de la cellule de crise sont le directeur, le chef CLR, le responsable comptabilité (les moyens généraux) et le responsable QHSE.
- Un communiqué sur la situation de la pandémie au sein de l'agence est fait une fois par semaine (hebdomadaire).

Section 4 : Les perspectives de Numilog

La crise sanitaire de la Covid-19 a conduit l'entreprise Numilog à tirer des leçons et à évoluer. Dans ce qui suit nous avons recensé les changements adoptés

4.1 Les évolutions de la SPA Numilog Post-Covid :

Peu importe le secteur d'activité, la taille ou la localisation, toutes les entreprises ont été touchées par la pandémie Covid-19 d'une manière ou d'une autre. La SPA Numilog a dû relever le défi d'atténuer l'impact initial, puis de s'adapter à la "nouvelle normalité" afin de préserver leurs objectifs stratégiques à long terme. Les conditions extrêmes auxquelles elle a été confrontée offrent désormais à l'organisation une occasion d'évaluer leurs performances afin d'améliorer leur résilience future. Grâce aux mesures sanitaires appliquées au sein de l'agence, le dévouement et le respect des employés aux gestes barrières, la SPA Numilog a su maintenir son activité logistique tout au long de la période de crise et ainsi satisfaire ses clients.

Le 03 février 2022, le gouvernement décide d'ôter le dispositif de gestion de crise, la SPA Numilog a repris son activité dans la norme et a levé les mesures de sécurités au sein de son entreprise.

4.2 Les perspectives apprises :

Pour les acteurs de la logistique, tous les facteurs conduisent à une série d'actions concrètes, de changements et d'investissements à réaliser pour miser sur les années à venir. Il s'efforce toujours de satisfaire les clients et utiliser de nouveaux outils disponibles pour y parvenir. Cela signifie de lourds investissements et du temps de déploiement aussi, mais la SPA Numilog est sortie de la crise avec de nouvelles identités et perceptions de l'importance de son rôle dans le fonctionnement de l'économie.

a. La multiplication des canaux de ventes :

C'est un constat ; même les artisans et petits commerces ont dû s'adapter à de nouvelles formes de vente de leurs produits et services. Cela signifie une nouvelle façon de livrer les produits et des réflexions autour de la rationalisation des flux. Le principal segment concerné est le dernier kilomètre, l'environnement urbain, et les logisticiens devront alors se coordonner avec politiques, associations et autres acteurs de cet écosystème.

b. Sécurisation des flux :

Les grandes tendances des deux dernières décennies étaient au flux tendu et la suppression des stocks, avec les coûts de gestion qu'ils génèrent. Avec le temps que va prendre la relocalisation de certains secteurs industriels, agroalimentaires ou médicaux, il va falloir reconstruire toute la chaîne d'approvisionnement autour de deux concepts : plus de fiabilité

Chapitre III : impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

(qui peut inclure des partenaires en back-up ou des stocks de sécurité) et plus de rapidité (moins d'étapes et de délai entre la conception et le client final).

Il faut limiter les risques, de toute sorte. Le plus évident reste la rupture de stock ou d'approvisionnement, mais il y a également les risques sur la qualité (produits plus sains, durabilité...) et tous ceux qui vont apparaître avec les nouvelles technologies. Il faut maîtriser la qualité et circulation des informations, sécuriser les systèmes utilisés des cybers attaques, etc. C'est par la digitalisation et la modélisation que l'accélération des prestations logistiques peut se faire, avec le renforcement de la visibilité et de la traçabilité des flux en temps quasi-réel.

c. Amélioration environnementale du service :

Le plus significatif des changements attendus pour toute la chaîne logistique est une transformation en profondeur de ses opérations. Que ce soit dans la remise à plat de ses relations avec des partenaires plus locaux, le remplacement de ses véhicules avec les technologies disponibles, la réflexion autour de l'énergie et les ressources consommées... le secteur logistique doit se repenser totalement, en coordination avec les autres acteurs de la Supply Chain.

Les réflexions sont de plus en plus poussées pour limiter les conditionnements ou réfléchir à leur matériau, les nouveaux entrepôts sont construits avec un écosystème global, une alimentation souvent solaire, et la motorisation évolue pour les véhicules de transport et livraison. Les acteurs logistiques doivent être au cœur des réflexions autour de l'économie circulaire puisqu'ils en sont un maillon essentiel, comme l'a démontré la crise Covid-19.

Conclusion :

Notre stage au sein de la SPA Numilog nous a permis d'étudier et d'analyser l'impact de la pandémie Covid-19 sur les activités logistiques de l'entreprise durant la période allant de 2019-2022.

D'après les informations qui nous ont été fournies par les responsables et les résultats obtenus, nous confirmons la première hypothèse que tous les services ont été affectés que ce soit le transport, le stockage ou bien le service d'exploitation par la crise Covid-19. Et grâce aux efforts et la bonne collaboration de l'ensemble des employés ainsi, que le déploiement d'un protocole sanitaire strict et la création d'une cellule de crise, l'entreprise Numilog a su maintenir et gérer son activité logistique tout au long de cette crise sanitaire dans le but de

Chapitre III : impact de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog

subvenir aux besoins des clients, ce qui nous permet de confirmer notre deuxième hypothèse. Enfin, nous infirmons la troisième hypothèse car l'entreprise Numilog a su s'adapter et évoluer après la crise en adoptant des changements grâce aux enseignements appris durant la crise de la Covid-19.

Conclusion générale

Conclusion générale :

La crise de la Covid-19 qu'a connu le monde n'est pas seulement une crise sanitaire, passant au stade de la pandémie celle-ci est devenue une crise sociale et surtout économique sans précédent. Son impact a été ressenti au plan des échanges mondiaux où cette crise a touché principalement la mobilité des personnes et a paralysé l'activité des grandes et des petites entreprises ce qui a entravé leur investissement conduisant ainsi à un ralentissement de la croissance économique. Tout au long de notre travail, nous nous sommes fixés comme objectif d'analyser les effets que la pandémie Covid-19 a entraîné sur les activités logistiques des entreprises et plus précisément le cas de l'entreprise Numilog.

Pour cela, nous avons émis des hypothèses que nous avons tenté de vérifier et afin de respecter l'ordre méthodologique que nous avons choisi, à savoir, procéder du général au particulier, nous avons commencé notre travail par un chapitre introductif à la logistique qui nous a permis de définir les concepts de bases nécessaires à notre recherche. Ensuite nous avons présenté un état des lieux de la crise du Covid-19 qui est passé d'une épidémie à une pandémie, ses conséquences sur l'emploi mondial, le commerce international et l'économie mondiale qui ont connu une récession fulgurante, enfin, nous avons mis en avant l'état des lieux de cette dernière en Algérie et les mesures prise pour y faire face et pour finir avec la présentation de ses effets négatifs sur les entreprises algériennes .

Enfin, nous nous sommes penchés sur le cas particulier au sein de la SPA Numilog Bejaia, ou nous avons présenté l'agence Numilog, et analyser l'impact qu'a eu la pandémie Covid-19 sur ses fonctions logistiques, à savoir le transport et la logistique et mis en exergue les perspectives de cette dernière après la crise. Des résultats obtenus grâce au recueil et au traitement de données en utilisant des documents, des statistiques et des informations traitant du sujet de la pandémie Covid-19 fournis par l'entreprise. Mais également, à travers la réalisation des entretiens avec des responsables de l'entreprise.

L'hypothèse de départ qu'on a émis avant d'entamer notre recherche qui s'intitule **La crise Covid-19 a eu un impact négatif sur les activités logistiques de l'entreprise Numilog** a été effectivement confirmée. Cette affirmation a été justifié par l'analyse effectué durant notre stage au sein de la SPA Numilog Bejaia, en tenant compte des statistiques qui nous ont été fournies concernant le stockage le transport et l'exploitation pendant la période de 2019 allant jusqu'à 2022. Ces statistiques nous ont montré que l'impact sur le stockage diffère de l'impact sur le transport, c'est-à-dire le stockage a été le plus touché vis-à-vis du transport, les

quantités de marchandises stockées sont plus élevées que les livraisons faites pendant la même période sachant que l'activité du transport n'a nullement cessée malgré les risques de la forte propagation du virus Covid-19.

Egalement, les résultats confirment notre deuxième hypothèse stipulant que **l'entreprise Numilog a soigneusement su faire face à la crise Covid-19** grâce au déploiement des cellules de crises régionales et centrale au tout de début de la pandémie, ces cellules de crise ont contribué à la bonne maîtrise des procédés de la gestion de crise, et notamment grâce à la bonne collaboration des différents collaborateurs de la SPA Numilog. Cela nous a permis de conclure que la SPA Numilog a pu rester forte durant cette période de panique qui a bouleversé le monde. Par ailleurs, nous infirmons la troisième hypothèse, **l'entreprise Numilog a changé et s'est développée grâce à des perspectives apprises** après cette crise sanitaire, elle a évolué tout en gardant ses valeurs et sa principale mission qui est, d'assurer un partenariat fiable et durable et satisfaire ses clients tout en leur apportant un soutien innovant.

Bibliographie

Ouvrages :

- Barbara Lyonnet, Marie-pascale Senkel, La logistique, Dunod, Paris, 2015
- Chopra, S., & Sodhi, M. S. (2014). Managing Risk To Avoid Supply-Chain Breakdown. September 2004
- Corin Pasco, Commerce international, 4e édition, Dunod, Paris, 2002
- D.TIXIER, H.MATHE ET J.COLIN, « La logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et Enjeux, DUNOD, PARIS, 1983
- Ghislaine Legrand, Hubert Matini, Gestion des opérations import export, Dunod, Paris 2008
- Marie-Madeline Damien, « transport et logistique », Dunod, Paris
- Philippe-Pierre Dornier, Michèle Fonder, «la logistique globale», édition d'organisation, Paris 2002.
- Philippe Valin «la logistique, modèles et méthodes du pilotage des flux », Economica, Paris, 2003
- Philippe Valin, Problématique de la logistique, Economica, Paris, 2005
- Rémy le Moigne, Supply Chain Management, Dunod, Paris, 2013.
- Yves Pimor, « La logistique, technique et mise en oeuvre », 2e édition, Dunod, Paris, 2001
- YVES PIMOR ET MICHEL FINDER, « Logistique production-distribution-soutien », 5eme édition, édition DUNOD, année 2008

Travaux universitaires :

- Journal of Human Sciences- Oum El Bouaghi University Vol 08, Number 02, june 2021 Page 1410
- MUNYANEZA, Placide, « Analyse de l'optimisation des flux logistiques comme facteur de maîtrise de gestion », Licence, Université libre de Kigali, 2010
- Mise en perspective des impacts de la crise sanitaire de la Covid-19 sur le processus de recrutement - Cas appliqué à habeas ,Duesberg, Damienne ,page 14,

Site web :

- <https://www.avetta.com/fr/blog/cinq-objectifs-strategiques-de-gestion-de-la-chaine-logistique>
- <https://www.algerie360.com/covid-19-en-algerie-legere-baisse-des-contamination-ce-samedi-7-aout/>
- <https://www.dorsanfiltration.com/fr/el-impacto-economico-del-covid-19>
- <https://groupe-routage.fr/actualites/logistique/impact-de-la-covid-19-sur-la-logistique>

- <https://www.journaldunet.fr/management/guide-du-management/1201591-la-lettre-de-voiture-cmr/>
- <http://www.logistiqueconseil.org/logistique.htm>
- https://www.lemonde.fr/afrique/article/2020/03/03/1-algerie-se-mobilise-face-aux-trois-cas-de-covid-19_6031670_3212.html
- https://www.lemonde.fr/afrique/article/2020/06/29/coronavirus-les-frontieres-de-l-algerie-vont-rester-fermees_6044541_3212.html
- <https://ma-logistique.ma/category/documents/cours>
- <http://www.metiers-shs.net/specificite-secteur-transport-logistique-a91>

Articles :

- Analyse rapide de l'impact socio-économique du COVID19 sur l'Algérie –Juin 2020 page 18, Nations unis Algérie
- Examen statistique du commerce mondial, 2020, OMC.
- HOHMANN Christian ; *Les évolutions de la fonction logistique* ; v 12 Avril 2006 ; (PDF).
- INSP, Pandémie du COVID-19, situation épidémiologique, rapport n°166et170, Décembre2020.
- Krach Boursier mondiale, sur les échos 9 mars 2020 (consulté le 21 avril 2020).

Annexes

Annexe 01 :

Guide d'entretien :

Axe 1 : Les informations de l'entreprise

- Qui est l'entreprise NUMILOG ?
- Quelles sont les activités de NUMILOG ?
- Quels sont les services de l'agence NUMILOG de Béjaia ?

Axe 2 : L'impact de la pandémie Covid-19 sur les activités de Numilog

- Suite à la propagation de l'épidémie, vous avez décidé ?
- Quel est l'impact de la pandémie Covid-19 sur le personnel de Numilog ?
- Dans le cas du maintien de votre activité quelles étaient les stratégies adoptées ?
- Quel est le secteur le plus touché dans votre chaîne logistique ?
- Quel est l'impact de la pandémie Covid-19 sur l'activité transport ?
- Quel est l'impact de la pandémie Covid-19 sur l'activité logistique ?
- Quel est l'impact de la pandémie Covid-19 sur l'activité internationale du transport ?
- Les conséquences de la crise ont été plutôt négatives ou positives ?
- Qu'avez-vous relevé après le confinement par rapport à votre activité ? aucun changement, accroissement de l'activité, décroissement de l'activité ?

Axe 3 : Les mesures sanitaires prises contre la Covid-19

- Quelles sont les mesures de contrôle à l'accès ?
 - Les mesures quotidiennes
 - Les mesures à la livraison ou la réception de marchandises ou de courriers
- Quelles sont les méthodes d'hygiène et de prévention ?
- Quel est le protocole de prise en charge d'un cas suspect au Covid-19 sur le lieu de travail ?
- Avez-vous mis en place une cellule de gestion de la crise ? Quel était son rôle ?

Axe 4 : Les perspectives de gestion de la crise

- Avez-vous retrouvé une activité normale ou pas encore ?
- Avez-vous maintenu les mesures de sécurité au sein de votre entreprise ?
- Quels sont les enseignements appris de la crise sanitaire ?

Annexe 02 : Mise en place du masque

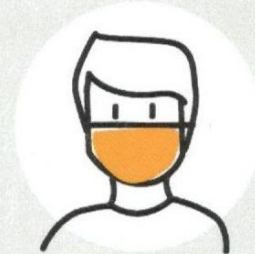
MISE EN PLACE DU MASQUE



Désinfectez-vous les mains avec une solution hydroalcoolique ou de l'eau et du savon.



Prenez votre masque papier ou masque en tissu par les attaches.



Posez votre masque : votre menton et votre nez doivent bien être sous votre masque.

UTILISATION DU MASQUE



Si je veux boire de l'eau : enlever le masque par un élastique sans le toucher.



Ne pas mettre le masque sur votre menton ou sous votre nez.



Ne pas toucher votre masque avec vos mains.

ENLEVER LE MASQUE



Enlever votre masque par les élastiques.



Pour le masque réutilisable : le mettre directement en machine.
Pour le masque à usage unique : le jeter dans la poubelle.



Désinfectez-vous les mains avec une solution hydroalcoolique ou de l'eau et du savon.

Annexe 03 : Comment se laver les mains



Sommaire

Introduction générale :.....1

Chapitre I: Introduction à la logistique

Introduction:.....5

Section 1 : Généralité sur la logistique :5

1.1 Rétrospective sur l'émergence de la fonction logistique:5

1.2 Evolution de la logistique :6

1.3 Définition de la logistique :7

1.3.1 Définition selon Yves Pimor.....7

1.3.2 Définition selon Corine Pasco7

1.4 Les objectifs logistiques :8

1.5 Les enjeux de la logistique :8

Section 2 : Les types et fonctions logistiques :9

2.1 Les types de la logistique :9

2.1.1 Une logistique en amont :9

2.1.2 Une logistique en aval10

2.2 Fonctions gérées par la logistique :11

2.2.1 La logistique d'approvisionnement :11

2.2.2 La logistique de production :11

2.2.3 La logistique de stockage :11

2.2.4 La logistique de distribution :12

2.2.5 La logistique inverse (retour) :12

2.2.6 La logistique des transports :12

2.2.7 La logistique de soutien :17

2.3 Rôle et mission de la logistique :17

Section 3 : La gestion des flux logistique :18

3.1 Les différents types de flux :18

3.1.1 Le flux physique :19

3.1.2 Le flux d'information :20

3.1.3 Le flux financier :21

3.2 Planification des flux :21

3.3 Préparation et terminaison des flux :22

3.4 Mise en œuvre des flux :23

Conclusion :24

Chapitre II : La pandémie et la crise sanitaire Covid-19

Introduction :.....26

Section 1 : la crise de la Covid 19: de l'épidémie à la pandémie :	26
1.1 Définition de la crise :	26
1.2 La gestion de crise :	27
1.3 Définition de Covid 19 :	30
Section 2 : les conséquences de la crise Covid-19 :	31
2.1 Conséquences de la pandémie Covid-19 sur l'économie mondiale :	32
2.2 Impact du Covid-19 sur le commerce international :	33
2.3 Les conséquences du Covid-19 sur la logistique :	35
Section 3: l'Algérie face à la crise sanitaire de la Covid 19	35
3.1 Propagation du virus et ses conséquences en Algérie :	36
3.2 Les Mesures préconisées en Algérie contre la pandémie COVID-19 :	37
3.3 Mesures prises par le Gouvernement pour répondre aux défis économiques liés au COVID-19 :	38
3.4 Les conséquences sur les entreprises algériennes :	39
Conclusion :	40
<i>Chapitre III : Impacte de la pandémie Covid-19 au sein de la SPA Numilog</i>	
Introduction :	42
Méthodologie de la recherche	42
Section 1 : Présentation de la SPA Numilog Bejaïa.	42
3.1 Présentation :	42
3.1.1 Les valeurs de Numilog :	43
3.1.2 La mission de la SPA Numilog, cas de Bejaïa :	44
3.1.3 L'organigramme de Numilog Bejaïa :	45
3.2 Les activités de Numilog :	45
3.2.1 Le transport :	45
3.2.2 La logistique :	46
3.3 Les opérations qu'effectue Numilog pour ses clients :	47
3.3.1 Pour les clients ordinaires.	47
3.3.2 Pour Cevital	47
Section 2 : Impact de la pandémie Covid-19 sur l'agence Numilog.	48
2.1 Impact de la pandémie Covid-19 sur le personnel :	48
2.2 Impact de la pandémie Covid-19 sur le stockage (la logistique) :	49
2.3 Impact de la pandémie Covid-19 sur le transport :	51
2.4 Impact de la pandémie Covid-19 sur l'activité internationale du transport :	52
Section 3 : Les mesures sanitaires prises contre le Covid-19	52
3.1. Les mesures sanitaires générales :	53

3.2. Les méthodes d'hygiène et de préventions :.....	54
3.3 Les méthodes de désinfection et de nettoyage :	57
3.4. Protocole de prise en charge d'un cas suspect au Covid-19 sur le lieu de travail :.....	59
3.5 La cellule de crise de Numilog :.....	60
Section 4 : Les perspectives de Numilog	60
4.1 Les évolutions de la SPA Numilog Post-Covid :	61
4.2 Les perspectives apprises :	61
Conclusion :	62
Conclusion générale :	65
Bibliographie.....	68

Annexes

Tables des matières