

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA



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

MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MASTER EN SCIENCES COMMERCIALES
Option : Commerce international et logistique

L'INTITULE DU MEMOIRE

Essai d'analyse de l'impact de la pandémie Covid-19 sur l'activité du transport maritime : cas de l'Algérie

Préparé par :

- BELATTAF Syles
- BOUALEM Amir

Dirigé par :

BENNACER Nasreddine

Date de soutenance : 21/09/2021

Jury :

Président : KASSA Rabah
Examineur : KHIDER Abdelkrim
Rapporteur : BENNACER Nasreddine

Année universitaire : 2020/2021

Remerciements

Nous tenons à remercier nôtre enseignant et encadreur Monsieur Nasreddine BENNACER pour son suivi et ses encouragements durant ce travail.

Nous remercions aussi nos très chers parents, qui ont toujours été là pour nous.

Dédicaces

Je dédie ce travail à tous les lecteurs

Syles

À TOUTE MA FAMILLE

Aucun langage ne saurait exprimer mon respect et ma considération pour votre soutien et encouragements. Je vous dédie ce travail en reconnaissance de l'amour que vous m'offrez quotidiennement et votre bonté exceptionnelle.

Amir

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre 1 : Commerce international.....	5
Introduction.....	5
1. Analyse de l'évolution historique des échanges internationaux.....	6
2. Analyse de l'évolution théorique des échanges internationaux.....	15
3. Analyse de l'évolution organisationnelle des échanges internationaux.....	30
Conclusion.....	36
Chapitre 2 : Logistique internationale, transport maritime & activité portuaire.....	37
Introduction.....	37
1. Logistique internationale.....	38
2. Le transport maritime.....	48
3. Activité portuaire.....	60
Conclusion.....	85
Chapitre 3 : Le commerce international face à la pandémie de la Covid-19.....	86
Introduction.....	86
1. La pandémie dans le monde : caractéristiques, état des lieux, analyse et impact.....	87
2. L'impact de la Covid-19 sur le transport maritime.....	112
Conclusion.....	129
Chapitre 4 : L'Algérie face à la pandémie de la Covid-19 : Réactivité et impacts sur l'économie et le transport maritime.....	130
Introduction.....	130
1. La Covid-19 en Algérie : État des lieux et réactivité.....	131
2. L'état de l'économie Algérienne avant la pandémie de la Covid-19.....	140
3. L'impact de la pandémie Covid-19 sur l'économie algérienne.....	150

4. L'impact de la pandémie Covid-19 sur l'activité du transport maritime en Algérie.....	154
Conclusion.....	164
Conclusion générale.....	166

« Qui tient la mer, tient le commerce du monde, qui tient le commerce, tient la richesse, qui tient la richesse du monde, tient le monde lui-même »

Walter Raleigh

Introduction générale

La pandémie Covid-19¹ a frappé de plein fouet le monde. Cette pandémie et ses mesures de réponse implicites (distanciation sociale, confinement, port de bavettes, gel hydroalcoolique,...) ne sont pas sans conséquences sur l'activité économique, car elles conduisent à la baisse de la production et des recettes fiscales, l'augmentation des dépenses (dépistage, soins de santé, etc.) et aides aux ménages (transferts, allocations-chômage, report de paiements d'impôts, etc.) et aux entreprises (fourniture de liquidités, exonérations fiscales, etc.) les plus touchés pour les protéger contre la perte de revenus, du chômage et de la faillite. Cela aggrave les déficits budgétaires de la plupart des pays dans le monde et hausse l'endettement public de certains (en 2019, la dette publique représente 83% du PIB mondial), comme l'affirme le FMI dans son rapport sur les effets de la covid-19 sur les finances publiques dans le monde, paru en avril 2020.

La pandémie Covid-19 mine la stabilité de l'économie mondiale et provoque une récession en raison du déclin de l'activité observée en Chine au cours du premier trimestre 2020. En effet, le cabinet Kearney signale que 50 % des départs de navires sont annulés dans les ports chinois. Le taux de remplissage de ceux qui appareillent varient de 10 à 30 %, provoquant la rupture des chaînes d'approvisionnement dans de nombreuses entreprises². Ce qui doit affecter d'autres pays touchés par la pandémie, notamment les États unis et la zone euro. Cela conduit, par conséquent, à la baisse des prix des matières premières et à une forte fluctuation des marchés boursiers mondiaux à cause des incertitudes sur la durée et les effets de cette pandémie, sans omettre les dépréciations des monnaies des économies émergentes et en développement ainsi que les sorties de capitaux de ces économies (autres que la Chine) dépassant celles observées durant la pire période de la crise financière de 2008, selon la Banque mondiale (2020).

Le commerce maritime qui représente un secteur clé dans l'économie est durement touché par la pandémie Covid-19, affectant ainsi l'industrie du transport maritime (80 à 90% du commerce international sont effectués par voie maritime), la demande, le trafic, le chiffre d'affaires portuaire. Selon la CNUCED, des baisses importantes des flux commerciaux

¹ Définition de la pandémie COVID-19 voir le lien suivant : <https://www.pasteur.fr/fr/centre-medical/fiches-maladies/maladie-covid-19-nouveau-coronavirus> (consulté le 01/08/2021)

² Patrick Hébrard, « L'impact de la Covid-19 sur le monde maritime » 2020, Voir le lien : <https://www.frstrategie.org/publications/notes/impact-covid-19-sur-monde-maritime-2020> (consulté le 01/08/2021)

maritimes durant le premier semestre 2020 ont atteint plus de 70% à l'échelle mondiale, entraînant les conséquences suivantes : difficultés de livraison de carburant, effondrement des prix du pétrole, augmentation massive du chômage, approvisionnements perturbés. Le trafic de conteneur a lui aussi subi les effets de la crise, avec une diminution de 20 % du trafic en moyenne au mois d'avril 2020. Certains axes au départ du Moyen-Orient et de l'Inde vers l'Europe et les Amériques ont même connu une chute de 50 % de leur trafic selon les données du Container Trades Statistics (CTS).

L'Algérie, liée et connectée à l'économie mondiale, fait face à une situation économique difficile et inédite en raison de plusieurs facteurs : la crise structurelle héritée des gouvernements précédents, la chute des cours des hydrocarbures et enfin la crise sanitaire Covid-19, dont le premier cas de Covid-19 a été enregistré le 17 février 2020, qui est venue compliquer et aggraver la situation du pays.

Dépendante de la rente pétrolière, (98% des exportations, 60% de recettes fiscales et 19% de PIB en 2020), l'économie algérienne est fortement exposée aux fluctuations du prix du baril du fait de sa faible diversification. L'Algérie connaît une récession de 5,2 % et un déficit budgétaire en 2020 (dépréciation du dinar, inflation, entreprises à l'arrêt), tous les voyants de l'économie sont au rouge selon le FMI.

Aussi faut-il le souligner, les mesures de confinement sanitaire appliquées par le gouvernement algérien afin de freiner et endiguer la propagation du virus, ont fragilisé et accentué la dégradation de la situation socioéconomique et plus particulièrement le transport maritime de marchandises.

Le transport maritime, maillon essentiel dans la chaîne logistique, assure l'acheminement de 90% des produits nécessaires au bon fonctionnement de l'économie à travers les importations. Il est très impacté par la pandémie de Covid-19, par conséquent il est indispensable que l'état algérien doive et puisse assurer la continuité des opérations de transport et services maritimes pour maintenir l'approvisionnement en produits alimentaires, médicaments et autres biens vitaux sur le marché mondial et soutenir les PME.

Problématique

Conscients de l'importance du transport maritime dans le monde en général, et pour l'économie algérienne en particulier, notre problématique vise à examiner la question centrale suivante : **Quel est l'impact de la pandémie Covid-19 sur le transport maritime en Algérie ?**

Cette question principale soulève des interrogations secondaires :

- Comment la pandémie Covid-19 met-elle le transport maritime en perturbation ?
- Quelles sont les mesures prises par les autorités pour contenir la propagation de la Covid-19 ?

Hypothèses

Pour aborder la problématique, un certain nombre d'hypothèses sont émises.

- La crise sanitaire due à la Covid-19 a touché gravement le commerce mondial qui met l'économie internationale dans une situation d'une crise globale ;
- Les mesures prises pour faire face à cette pandémie ont ralenti le trafic de navires donc le commerce maritime ;
- Le transport maritime est durement touché par cette pandémie, engendrant ainsi de lourdes conséquences sur le commerce international.

Choix de thème

Le choix de ce thème est motivé par :

- L'actualité et l'importance influençant et touchant tous les pays du monde ;
- La nécessité que le sujet ne doit pas être restreint et limité aux seuls experts ;
- L'attention nécessaire et suffisante qui doit être prêtée à ce phénomène dit Covid-19.

Méthodologie

Les observations, les articles, les rapports et les chiffres émanant des institutions internationales et nationales et autres travaux des chercheurs sur la thématique sont exploités et mis à profit pour réaliser notre travail de mémoire de master. En effet, nous avons opté pour une double démarche : d'abord du général au particulier, ensuite descriptive et analytique.

Ainsi la méthodologie de ce travail choisie avec les outils et documents mobilisés donnant lieu à un plan de travail qui s'articule autour de quatre chapitres :

- Le premier chapitre porte sur la présentation de l'évolution historique, théorique et organisationnelle du commerce international.
- Le deuxième chapitre consiste en une présentation théorique sur la logistique maritime portuaire.
- Le troisième chapitre traite de l'analyse de l'impact de la pandémie Covid-19 à la fois sur le commerce international et sur le transport maritime dans le monde.

- Le quatrième chapitre est consacré à l'examen de l'impact de la pandémie Covid-19 sur l'économie et le transport maritime en Algérie.

Chapitre 1

Commerce international

Introduction

Le concept de Commerce international désigne l'ensemble de toutes les transactions liées à l'achat et à la vente de produits et services, ainsi que les capitaux entre un pays et le reste du monde.

L'internationalisation (processus d'ouverture de l'économie nationale) est un processus irréversible d'intégration économique, impliquant le commerce et la production ou des opérations financières. Si la relation entre commerce international et croissance économique s'établit, elle reste relative et conduit à la mise en place d'un cadre institutionnel pour promouvoir le commerce dans les pays industrialisés après la Seconde Guerre mondiale. Par conséquent, les efforts visant à développer la coopération internationale semblent mettre fin à la querelle séculaire entre les partisans du protectionnisme commercial et les partisans du libre-échange. Mais la mondialisation n'est pas neutre, elle ne profite pas à tous les pays de la même manière et a déclenché de nouvelles règles d'échange.

Le présent chapitre s'articulera autour de trois sections à savoir :

1. Comprendre les principaux enjeux historiques et économiques liés aux activités internationales de l'entreprise. Identifier le développement du commerce international et comprendre les tendances actuelles ;
2. Comprendre les bases théoriques de la spécialisation internationale et comprendre les théories contemporaines liées à la transnationalisation des entreprises ;
3. Connaître les différentes organisations du commerce international dans leur dimension institutionnelle et l'importance et le rôle.

1. Analyse de l'évolution historique des échanges internationaux

Le développement du commerce international s'inscrit dans la perspective historique : dans cette perspective, différentes étapes du libre-échange ainsi que du protectionnisme commercial sont apparues les unes après les autres.

1.1. Émergence du commerce international

Des périodes de prospérité et de stagnation ont alterné jusqu'au 18^{ème} siècle, lorsque l'activité économique a commencé à se développer.

1.1.1. Avant la révolution industrielle

L'émergence du commerce international avant la révolution industrielle se porte sur des échanges limités et à la naissance du commerce international au 18^{ème} siècle.

❖ Des échanges limités jusqu'au 18^{ème} siècle

Le commerce à longue distance (lointain) est sous-développé et ne concerne qu'une petite partie de l'économie nationale (vin, sel, céréales, épices, tissus). Il existe peu de canaux de communication entre les pays et ils ne sont pas entretenus. Les commerçants doivent payer beaucoup de taxes et autres péages. De plus, la situation économique n'est pas très bonne. Une économie nationale dominée par l'agriculture ne peut pas toujours répondre aux besoins de la population du pays. Par conséquent, ils ne créeront pas la production excédentaire nécessaire au développement du commerce à longue distance. Tendance à reculer et à évoluer vers le protectionnisme³.

❖ Naissance du commerce international au 18^{ème} siècle

Ce n'est qu'au 18^{ème} siècle que le commerce moderne s'est généralisé et que le commerce extérieur a pu se développer. Les ports de la côte atlantique, principalement Nantes et Bordeaux, ont acquis une grande prospérité grâce au commerce colonial et à la traite des esclaves⁴ à cette époque. À l'intérieur du royaume, les échanges se renforcent du fait de l'amélioration et de l'extension du réseau routier⁵. Face à une ouverture de plus en plus grande du marché, les commerçants ont exhorté les fabricants à augmenter leur production. Introduit

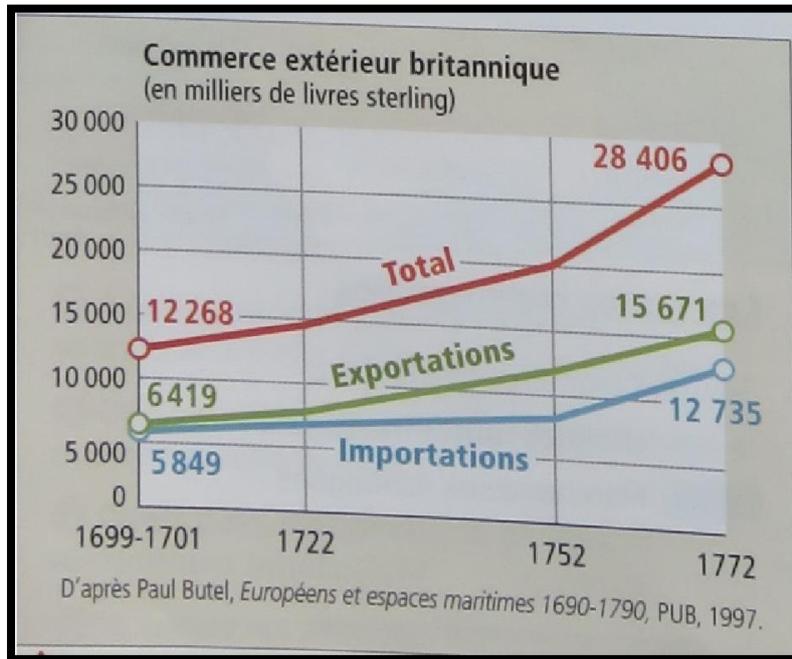
³ J. Boncoeur/H. Thouement, 1989, Histoire des idées économiques, Tome 1, Nathan.

⁴ Le commerce triangulaire, aussi appelé traite atlantique ou traite occidentale, est une "traite négrière" reliant l'Europe, l'Afrique et l'Amérique, pour la déportation d'esclaves noirs, d'abord troqués en Afrique contre des produits européens (textiles, armes) puis en Amérique contre des matières premières coloniales (sucre, café, cacao, coton, tabac).

⁵ Daniel Charles Trudaine (1703-1769) crée l'école et les ingénieurs des Ponts et Chaussée.

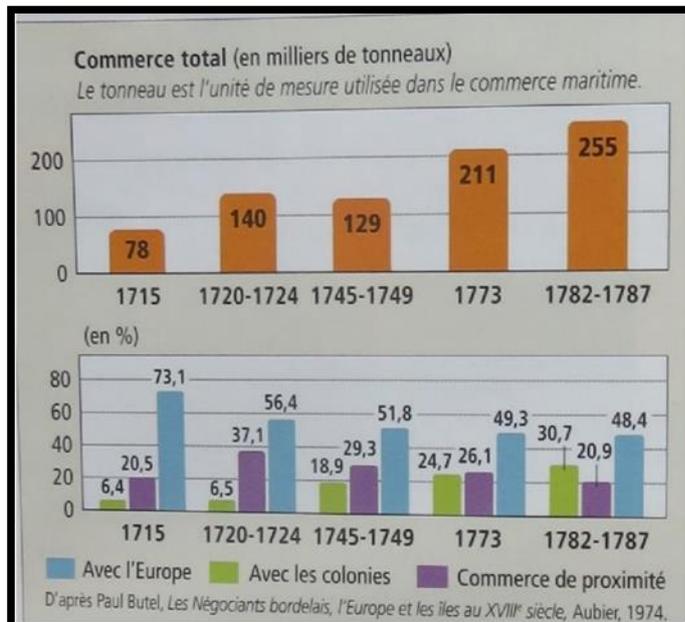
de nouveaux moyens d'échange et de paiement, et crée une grande société par actions (Compagnie des mines d'Anzin, Fondations Royales du Creusot)⁶.

Figure 1 : La croissance du commerce britannique



Source : D'après Paul Butel, *Européen et espaces maritimes 1690-1790*, PUB, 1997.

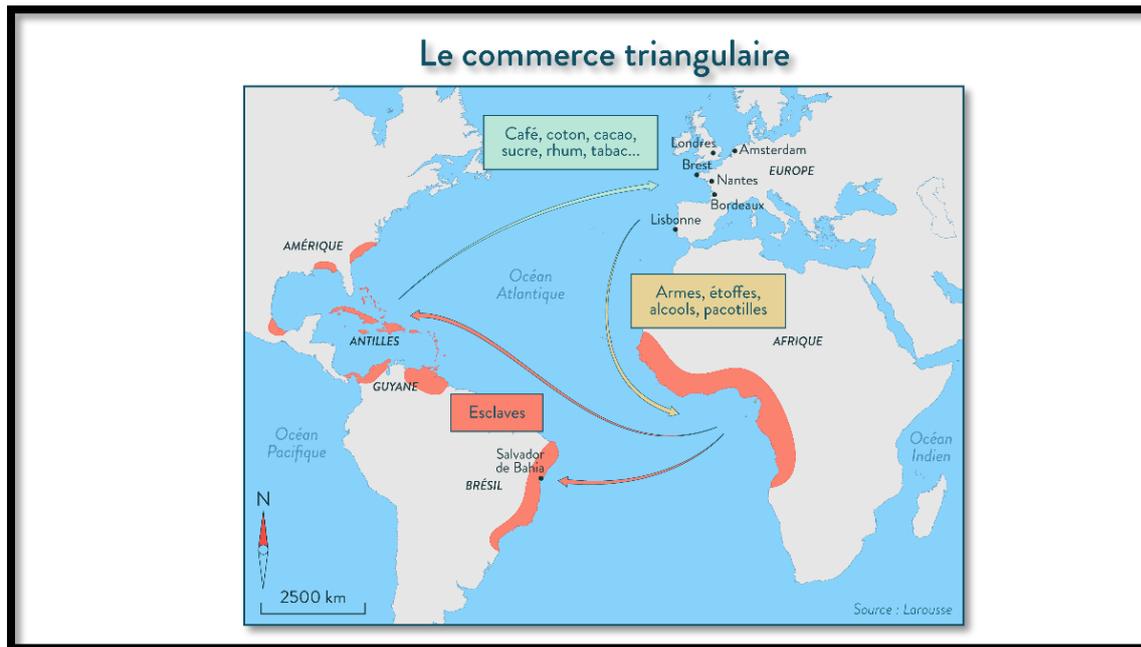
Figure 2 : Les activités commerciales du port de Bordeaux



Source : D'après Paul Butel, *les négociants bordelais, l'Europe et îles au XVIII^e siècle*, Aubier, 1974.

⁶ J. Boncoeur/H. Thouement, (1989), *Histoire des idées économiques*, Tome 1, Nathan.

Figure 3 : Le commerce colonial et la traite des esclaves



Source : Larousse (Commerce triangulaire : Commerce d'esclaves qui s'effectue entre trois régions : l'Europe, l'Afrique et les Amériques).

1.1.2. Après la révolution industrielle

La Grande-Bretagne a été le premier pays à entrer dans la révolution industrielle. Le taux de croissance économique avant la révolution industrielle était de 0,5%, et le taux de croissance était de 1,5% au début de l'industrialisation. L'industrialisation précoce a donné au Royaume-Uni un avantage concurrentiel⁷.

❖ Le protectionnisme du début du 19^{ème} siècle

La révolution industrielle est un changement dramatique qui affecte simultanément l'industrie, l'agriculture, la population, les transports et le commerce. Elle s'est d'abord produite au Royaume-Uni à la fin du 18^{ème} siècle et en France et en Allemagne au début du 19^{ème} siècle, dans un climat de protectionnisme assez évident. Par exemple, le Royaume-Uni a établi des monopoles sur le commerce (concessionnaires ou les Compagnies à chartes) et la navigation (loi maritime britannique) et a introduit une législation pour réglementer le

⁷ Voir le lien suivant : https://baripedia.org/wiki/Commerce_international,_proto-industrialisation_et_r%C3%A9volution_industrielle:_le_d%C3%A9veloppement_de_l'E2%80%99C3%A9conomie_suisse_jusqu'E2%80%99au_milieu_du_XIXe_si%C3%A8cle (consulté le 01/07/2021).

commerce des céréales, protéger les propriétaires fonciers et encourager l'exportation de blé à un prix plus élevé (Corn Laws)⁸.

En France, les taxes sont principalement imposées sur les produits industriels et agricoles. En Allemagne, List Friedrich (1789-1846), économiste allemand protectionniste de l'éducation, était un théoricien de la protection des industries naissantes dans le cadre des unions douanières de 39 pays⁹, ils ont supprimé toute forme de protection tarifaire et établi un tarif extérieur commun. Les États-Unis n'ont pas supprimé cette tendance, et ont même accentué cette politique tout au long du 19^{ème} siècle, prônant la protection des industries naissantes et imposant des tarifs qui constituent la majorité des recettes publiques¹⁰.

❖ Le libre-échange de la seconde moitié du 19^{ème} siècle

Par conséquent, le commerce international a été strictement contrôlé jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle. Cependant, les limites du protectionnisme sur le développement anglais sont évidentes. Les tarifs sont trop élevés et entravent le développement de l'économie dominante. Dans le même temps, le coût élevé du blé est également à l'origine de troubles sociaux et politiques. Peu à peu, la Grande-Bretagne s'est débarrassée de la pratique du protectionnisme et l'idée du libre-échange a commencé à se répandre.

Lorsque ce grand exportateur abolit la loi sur le blé (1846) et la loi sur la navigation (1849) avant de signer le traité de libre-échange avec la France (1860), le virage libéral s'amorce. La France est la deuxième puissance économique et le développement des échanges entre les deux pays est d'une importance décisive tant sur le plan commercial que psychologique.

La dynamique du libre-échange s'est étendue à Zollverein¹¹, aux Pays-Bas, à la Belgique, à la Suisse et à la Russie, et ces pays ont par la suite pris des mesures pour renforcer le commerce¹².

⁸ Corn Laws : lois protectionnistes concernant la production céréalière britannique.

⁹ L'union douanière a été promue par la Prusse en 1834, Effet sur la formation de l'unification allemande.

¹⁰ Voir le lien suivant : <https://perso.univ-rennes1.fr/denis.delgay-troise/CI/Cours/REI411.pdf> (consulté le 01/07/2021).

¹¹ Le Zollverein (*Deutscher Zollverein* de son nom complet), littéralement « union douanière allemande » est une union douanière et commerciale entre États allemands dont l'acte fondateur est signé le 22 mars 1833 et qui entre en fonction le 1^{er} janvier 1834.

¹² Voir le lien suivant : <https://perso.univ-rennes1.fr/denis.delgay-troise/CI/Cours/REI411.pdf> (consulté le 01/07/2021)

1.2. Développement du commerce international

Le développement du commerce international a traversé deux périodes différentes. Ceci est causé par plusieurs facteurs.

1.2.1. Le repli protectionniste de la période 1880-1945

❖ Le retour du protectionnisme à la fin du 19^{ème} siècle

Depuis 1870, l'Europe de l'Ouest est envahie par les produits des États-Unis, d'Europe de l'Est et de Russie (céréales, laine, viande du premier navire réfrigéré, oléagineux). Les prix s'effondrent. Les revenus fonciers et la valeur des terres sont en baisse. La croissance mondiale semble incertaine, chacun revient à sa place¹³.

La loi douanière allemande de 1879 est considérée comme le point de départ de la nouvelle ère protectionniste. En réponse à la pression des agriculteurs bavarois menacés par les céréales russes et des industriels rhénans qui voulaient protéger leurs entreprises naissantes, Bismarck¹⁴ rompit la politique d'ouverture et augmenta le taux d'imposition allemand.

La France suivit rapidement cet exemple et promulgua en 1881 une loi douanière inspirée du modèle allemand. En 1892, Méline¹⁵ abolit tous les traités commerciaux et impose des tarifs destinés à protéger l'agriculture française. Au cours des 25 dernières années, la Russie a effectivement triplé ses tarifs douaniers¹⁶, s'engageant ainsi dans une voie protectionniste.

❖ Généralisation du protectionnisme après la crise de 1929

Après la Première Guerre mondiale, la Grande-Bretagne a abandonné le libre-échange sous l'influence de la concurrence avec les États-Unis pour sa puissance dominante. La crise des années 1920 a provoqué la détérioration des mesures protectionnistes en raison de sa soudaineté et de sa cruauté. Afin de protéger les entreprises fragilisées et les marchés intérieurs cachés, la France rétablit des quotas, qui seront bientôt suivis par tous les pays¹⁷.

La généralisation du « nationalisme économique » entraîne l'effondrement du commerce et la contraction de la production industrielle, qui atteint son point le plus bas en 1932. Par rapport à 1929, le nombre a baissé d'un tiers et la valeur a baissé des deux tiers. La fin des années 1930 est caractérisée par la timide reprise des échanges dans le cadre d'accords bilatéraux qui

¹³ Ibid.

¹⁴ Bismarck est un homme d'état prussien (1815-1898) qui réalisa l'unité allemande.

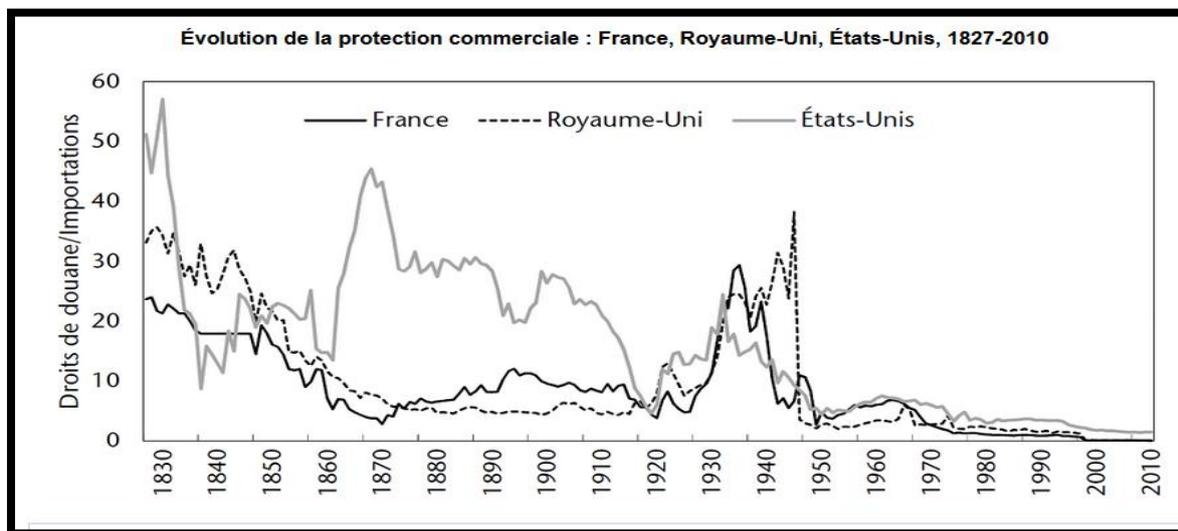
¹⁵ Méline est un homme politique français (1838-1925) représentant des intérêts agrariens et partisan du protectionnisme.

¹⁶ Tarif Mendeleïev qui augmente les prélèvements en les portant de 12 % en 1876 à 33% en 1891.

¹⁷ Ibid.

adoptent des opérations de troc ou de clearing¹⁸, ou dans des zones monétaires strictement protégées, telles que la zone livre sterling, la zone dollar et la zone franc.

Figure 4 : Évolution du protectionnisme commercial entre 1827-2010



Source : CEPII, *L'économie mondiale 2017*, La Découverte, coll. Repères, 2016.

1.2.2. De 1945 à nos jours : reprise et explosion des échanges

❖ L'internationalisation des échanges

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, le volume du commerce mondial est revenu au niveau d'avant 1914. Pendant cette période, la croissance du commerce mondial était presque nulle, ce qui était bien inférieur à la croissance de la production. Les États-Unis, devenus un exportateur majeur (22 % du commerce mondial), cherchent à relancer la dynamique du commerce international pour soutenir leur industrie. Sous leur pression, ils signèrent les accords de Bretton Woods¹⁹. L'établissement du dollar américain comme monnaie commune unique, et l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) signé en 1947, promeut le multilatéralisme et le libéralisme et vise à fournir un cadre institutionnel propice au commerce international²⁰.

Le développement du commerce est le principal résultat de ces accords. Ainsi, dans la seconde moitié du 20^e siècle, lorsque la valeur du commerce mondial a été multipliée par 100, l'excédent des exportations mondiales dépassait l'excédent moyen de la production de richesse

¹⁸ Règlement par compensation des balances commerciales de 2 pays pour réduire les mouvements de devises.

¹⁹ Création, en 1944, d'un nouveau système monétaire international sur la base des thèses américaines.

²⁰ RAINELLI Michel, (2003), *Le commerce international*, 9^{ème} édition, Paris, La Découverte

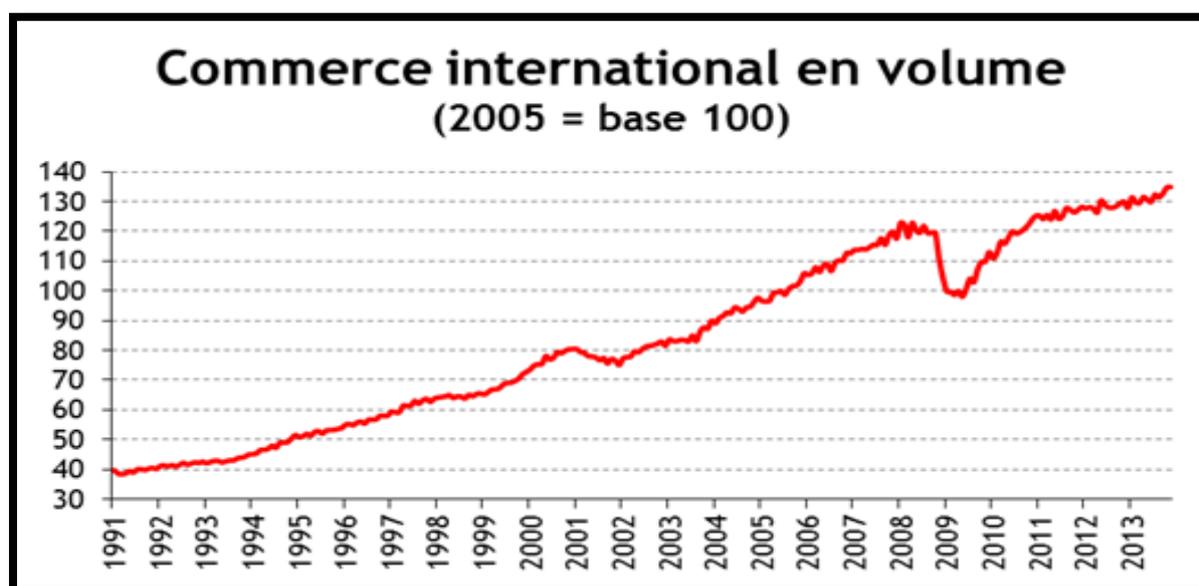
de 4 points de pourcentage. Dans cette perspective, on explique souvent la tendance à la mondialisation économique par la croissance des échanges (biens et services) dépassant la croissance de la production et le taux de croissance des IDE (investissement direct étranger) dépassant l'investissement en capital fixe au niveau mondial.

Le début du 21^{ème} siècle a été marqué par un ralentissement temporaire du processus de mondialisation (éclatement de la bulle des technologies de l'information et crise boursière de 2001), suivi des échanges de biens et services, en grande partie (2/3 de la hausse) attribuable aux prix en dollars. On estime qu'en 2003, le commerce mondial des marchandises a augmenté de 16 % pour atteindre 7 300 milliards de dollars américains, et le commerce des services commerciaux a augmenté de 12 % pour atteindre 1 800 milliards de dollars américains. Par conséquent, le développement du commerce en valeur nominal au cours des dernières années s'est développé très différemment en termes de prix et de taux de change.

❖ Les conséquences des évolutions du commerce international

Cette évolution s'accompagne d'un approfondissement continu de l'intégration économique et de l'internationalisation de la production dans les pays industrialisés. La vision Nord-Sud des relations économiques internationales qui prévalait avant la Seconde Guerre mondiale peut aujourd'hui être remplacée par l'analyse du commerce international dans le cadre du monde tripolaire²¹. Au cours de la période 2001-2003, plus de 80% des importations et exportations provenaient d'un des trois pôles de destination.

Figure 5 : Évolution du commerce mondiale en volume entre 1991 et 2013



Source : <http://www.bsi-economics.org/388-evolution-du-commerce-international-depuis-1991> (consulté le 01/07/2021)

Par région, au cours de cette période, les exportations américaines ont diminué tandis que les importations ont continué de croître parallèlement à la production, entraînant une stagnation du ratio commerce/PIB. Dans les pays du Mercosur, les exportations ont fortement augmenté, tandis que les importations ont fortement chuté par rapport à la production, de sorte que le ratio moyen du commerce au PIB est resté stagnant au cours de la période 1997-2003. Les cinq pays en développement d'Asie les plus durement touchés par la crise financière de 1997 ont connu une croissance de leurs exportations si forte entre 1996 et 2000 même la reprise modérée de leurs importations n'a pu empêcher une augmentation du ratio du commerce à leur PIB.

²¹ Triade constituée de trois grandes zones : l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Asie du Sud-Est.

La baisse de la production dans le secteur des technologies de l'information en 2001 a entraîné une baisse du ratio des exportations et des importations au PIB. Suite à l'augmentation significative du ratio des exportations au PIB de l'UE et du ratio des importations au PIB de l'UE de 1992 à 2000, ces deux chiffres sont restés pratiquement stables de 2000 à 2003. Le Japon a baissé en 2001, mais s'est ensuite légèrement redressé ; en 2003, le ratio commerce/production de la Chine a atteint 10,5 %, soit une augmentation de 0,5 point de pourcentage par rapport à 2000. En revanche, la Chine est le seul pays qui continue de maintenir une forte croissance. La période 2000-2003 reflète le degré croissant d'ouverture économique et son rôle dans la croissance du commerce mondial au cours des trois dernières années.

L'internationalisation n'est donc pas neutre. Contrairement aux idées de Ricardo, la spécialisation introduit des inégalités, conduit à des hiérarchies nationales et crée des relations dominantes. Cela a donc poussé certains pays proches géographiquement ou économiquement à vouloir se protéger et mettre en place de nouvelles formes d'échanges éducatifs protectionnistes au sein de l'union économique régionale.

De plus, l'internationalisation de la production a engendré un nouvel environnement commercial dans lequel de plus en plus d'échanges mondiaux (plus d'un tiers) s'effectuent entre filiales d'un même groupe dans différents pays, évitant la loi du marché qui a été améliorée. C'est le marché exclusif des entreprises multinationales qui restreint la concurrence internationale et remet en cause les fondements théoriques du libre-échange.

Enfin, les échanges internationaux sont en augmentation significative après la fin de la Seconde Guerre mondiale. Aujourd'hui, environ un tiers de la production mondiale participe au commerce international. Progrès technologique dans le domaine des transports et communications, ainsi que la libéralisation des politiques de commerce extérieur appuyée par de nouveaux accords internationaux, sont les principales raisons de cette dynamique.

2. Analyse de l'évolution théorique des échanges internationaux

Depuis le 16^{ème} siècle, les économistes tentent d'expliquer et même de justifier le commerce international. L'apport des théories du commerce international au développement de ces échanges est indéniable.

2.1. Les théories traditionnelles du commerce international

Les théories traditionnelles du commerce international comprennent le modèle mercantiliste, les modèles classiques d'Adam Smith et de David Ricardo ainsi que le modèle dit des dotations factorielles d'Heckscher-Ohlin-Samuelson.

Cependant, ces théories ont présenté des insuffisances et/ou difficultés face au développement du commerce international.

2.1.1. Les mercantilistes

À proprement parler, il n'y a pas de courant de pensée mercantiliste. Sous ce vocable, on regroupe des analyses qui ont tenté de conjuguer enrichissement des marchands et puissance politique de l'État. Si l'on se réfère aux politiques mises en œuvre par les différents pays au cours des 16^{ème} et 17^{ème} siècle, trois approches différentes peuvent être distinguées²².

❖ L'approche française

La politique française, notamment inspirée de (Montchrestien)²³, est propice au rôle moteur de l'industrie manufacturière et du pays. Cela doit influencer le comportement des acteurs de la vie économique du pays à travers des réglementations et autres mesures restrictives ou incitatives pour les orienter dans la bonne direction. La richesse du pays est obtenue grâce à l'afflux de devises étrangères.

²² DEPPE Alain Professeur Amiens, Marketing International Séquence 1 : Les fondements du commerce international, 176 p, www.u-picardie.fr (consulté le 01/07/2021)

²³ Antoine de Montchrestien (1575-1621) écrivain et économiste français auteur du traité de l'économie politique.

❖ **L'approche anglaise**

Les mercantilistes britanniques, comme (William Petty)²⁴, pensent que l'augmentation de la richesse est le résultat du développement du commerce international, notamment du développement du commerce maritime. Il est donc nécessaire de restreindre les importations et d'augmenter les exportations pour générer un excédent commercial, synonyme de retour de l'or au trésor. Les taux d'intérêt vont baisser, stimulant l'investissement et stimulant la demande.

❖ **L'approche espagnole**

Pour le courant espagnole, la puissance du pays dépend de la grande quantité de métaux précieux obtenus. Par conséquent, nous devons augmenter les stocks d'or. Cela a été réalisé en particulier par le pillage des colonies en Amérique latine. Un économiste français du nom de (Jean Bodin)²⁵, a prouvé que cette idée était fautive, que l'excès de monnaie est la source de l'inflation. Les faits ont prouvé que les conséquences de la thésaurisation de l'or par l'Espagne sont économiquement désastreuses. Les Espagnols ont été trompés par de grosses sommes d'argent et ont ignoré leur industrie, qui n'était plus en mesure de répondre aux besoins de plus en plus importants. La hausse des prix a stimulé les importations, entraînant des déficits extérieurs et la pauvreté dans le pays. Ces différentes politiques feront l'objet d'une remise en cause par les théoriciens du libre-échange depuis le 18^{ème} siècle.

2.1.2. Les classiques

Les mercantilistes considèrent le commerce extérieur comme un jeu à somme nulle, tandis que les classiques considèrent le libre-échange comme un jeu à somme positive. La première tentative de simulation de la communication internationale a été l'œuvre de deux écrivains britanniques Adam Smith et David Ricardo au 18^{ème} et au début du 19^{ème} siècle.

2.1.2.1. La théorie des avantages absolus d'Adam Smith

Selon (Adam Smith)²⁶, dans son ouvrage intitulé " La recherche sur la nature et les causes de la richesse des Nations" intègre son analyse des échanges internationaux dans son analyse globale du fonctionnement de l'activité économique. Il se fonde donc sur les mêmes principes

²⁴ William Petty (1623-1685) médecin et économiste anglais, auteur de l'Arithmétique politique.

²⁵ Jean Bodin (1530-1596) Son analyse monétaire est considérée comme une première ébauche de la théorie quantitative.

²⁶ Adam Smith (1723- 1790) économiste écossais auteur de " Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations " en 1776.

(liberté individuelle, recherche du profit, concurrence) pour inciter les États à se spécialiser sur les productions sur lesquelles ils bénéficient d'un avantage absolu²⁷.

- **La notion d'avantage absolu**

Du fait notamment de dotations initiales en ressources naturelles favorables, ou d'une avance technologique, les pays disposent d'un certain nombre de secteurs d'activité pour lesquels ils bénéficient d'un avantage absolu, c'est à dire pour lesquels les entreprises nationales produisent à un coût de production inférieur à celui d'une entreprise étrangère.

- **Le principe de spécialisation**

En conséquence, chaque nation doit chercher à se spécialiser dans les secteurs d'activité pour lesquels elle dispose de cet avantage absolu.

Ceci signifie que les facteurs de productions ne servent pas à produire l'ensemble des biens et services nécessaires à la satisfaction des agents économiques nationaux mais doivent être concentrés sur un nombre limité de biens et services ou la nation possède un avantage comparatif en termes de coût de production.

- **La division internationale du travail**

De ce fait, si cette spécialisation se met en place entre les différentes nations participant aux échanges internationaux, il se crée ainsi une division internationale du travail fondée sur les avantages comparatifs dont dispose chaque nation à un moment donné.

Cette division internationale, non seulement favorise une allocation optimale des ressources au niveau mondial, mais en plus est favorable pour l'ensemble des nations participant aux échanges.

Pour justifier la théorie d'Adam Smith, nous pouvons prendre l'exemple suivant :

Soient deux pays A et B disposant chacun de 12 unités de production permettant de produire deux biens X et Y de la manière suivante :

	Pays A	Pays B
Bien X	6	3

²⁷ La théorie des avantages absolus : - cloudfront.net, (consulté le 01/07/2021)

Bien Y	3	6
--------	---	---

(Explication : le pays A doit consommer 6 unités de production pour produire un bien X et trois unités de production pour produire un bien Y)

Si chaque pays produit les deux biens X et Y, alors la production de chaque nation sera de :

	Pays A	Pays B	Monde
Unité de production	12	12	24
Bien X produit	1	2	3
Bien Y produit	2	1	3

Sans spécialisation, la production mondiale est donc de 3 biens X et de trois biens Y pour une utilisation totale de 24 unités de facteurs de production. Si les pays A et B respectent la théorie des avantages absolus, alors chacun va se spécialiser sur le secteur d'activité pour lequel il bénéficie d'un avantage comparatif absolu, soit la production de biens Y pour le pays A et la production de biens X pour le pays B.

Constat : La spécialisation permet d'accroître la production mondiale de biens et services pour une consommation constante de facteurs de production et permet alors de satisfaire un plus grand nombre de besoins.

David Ricardo reprend ce concept mais ne se situe plus dans le cadre des avantages absolus mais dans le cadre des avantages relatifs.

2.1.2.2. La théorie des avantages relatifs de David Ricardo

Cependant (David Ricardo)²⁸ applique l'approche d'Adam Smith à une situation où un pays dispose d'un avantage absolu dans tous les domaines de production. Selon Adam Smith, cette situation conduirait à ce que le pays le plus compétitif produise l'ensemble des biens de production. Or, la réalité est différente. David Ricardo en cherche donc les raisons et tend par la même à démontrer que les États ont toujours intérêt à échanger, même si l'un est plus compétitif que l'autre dans tous les domaines²⁹.

- **La notion d'avantage relatif**

Au concept d'avantage absolu, Ricardo propose le concept d'avantage relatif en disant qu'un pays dispose d'un avantage comparatif ou relatif par rapport à un autre pays dans la production ou son coût de production est le moins éloigné de celui du pays le plus compétitif, c'est à dire dans la production où l'écart de coût entre les deux pays est le plus faible.

- **Le principe de spécialisation**

Chaque pays va donc devoir se spécialiser et échanger même si un pays est moins productif que l'autre dans toutes les productions. En effet, cette spécialisation permettra globalement d'économiser des facteurs de production.

- **La division internationale du travail**

La division internationale du travail reste donc souhaitable mais diffère de celle qui découlerait de l'analyse fondée sur la théorie des avantages absolus.

Ricardo prend pour exemple le cas de la Grande-Bretagne et du Portugal qui échangent des draps et du vin alors que le Portugal dispose dans ces deux domaines d'un avantage comparatif absolu que l'on peut estimer en termes de coûts de production de la manière suivante : Coûts de production du drap et du vin ;

	Grande-Bretagne	Portugal
Drap	100	90

²⁸ David Ricardo (1772-1823) économiste anglais auteur de " Principes de l'économie politique et de l'impôt " publié en 1817.

²⁹ La théorie des avantages absolus, voir le lien suivant : <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/53bcf6dec2582.pdf> (consulté le 01/07/2021)

Vin	120	80
-----	-----	----

Constat : le Portugal est plus productif que la Grande-Bretagne dans les deux productions avec un avantage comparatif de 10 pour le drap (100-90) et de 40 pour le vin (120-80).

Si chaque pays produit une unité de chacun des biens considérés, on obtient donc une consommation de facteurs de production de 390 :

	Grande-Bretagne	Portugal	Monde
Drap	100	90	190
Vin	120	80	200
Total	220	170	390

Les pays, selon Ricardo, auront quand même intérêt à se spécialiser pour continuer à échanger afin de limiter au niveau mondial la consommation de facteurs de production.

Cette spécialisation se faisant en fonction du différentiel de coûts de production, la Grande-Bretagne va donc se spécialiser dans la production de draps puisque son désavantage compétitif (-10) y est plus faible que dans la production de vin (-40).

La Grande-Bretagne produira donc 2 unités de draps et le Portugal 2 unités de vin, pour un coût total de production de :

	Grande-Bretagne	Portugal	Monde
Drap	200	0	200
Vin	0	160	160
Total	200	160	360

Constat : Le coût de production mondial après spécialisation (360) est inférieur au coût de production mondial avant spécialisation (390).

La spécialisation, selon le principe des avantages comparatifs relatifs, permet donc de produire les mêmes quantités de biens en économisant des facteurs de production.

2.1.3. Les néoclassiques

2.1.3.1. Le théorème de HOS

Cette théorie des coûts relatifs a été développée dans les années 1930 et 1940 par les économistes (Heckscher, Ohlin et Samuelson)³⁰, qui ont tenté de comprendre les différences de coûts comparatifs entre les pays et ont appliqué le principe de l'analyse marginale dans leur théorie du commerce international. Ils ne sont plus le seul cadre dans lequel les coûts sont mesurés par la différence de productivité d'un seul facteur travail comme auparavant. Ils utilisent l'abondance ou la rareté relative de divers facteurs de production détenus par les pays pour expliquer le commerce international. Selon les simples lois de l'économie, tout ce qui est rare est cher, et une économie doit se spécialiser dans les activités qui utilisent le plus fréquemment ses facteurs de production abondants. Il souhaite exporter ces produits et importer ceux qui utilisent ses facteurs de production les moins développés³¹.

Par exemple, les pays riches, plus avancés technologiquement, se spécialisent dans les productions nécessitant des techniques de pointe (informatique, aéronautique, recherche...). Les pays plus pauvres se spécialiseront dans des secteurs nécessitant beaucoup de main d'œuvre (par exemple, l'industrie textile en Chine)³².

2.1.3.2. Le paradoxe de Leontieff

Les recherches de (Wassily Leontieff)³³ dans les années 1950 ont examiné 200 industries aux États-Unis en 1947. On peut dire que c'est l'économie la plus industrialisée du monde à l'époque, c'est-à-dire un pays (relativement) riche en capitaux : on attend donc des États-Unis qu'ils importent des biens (relativement) intensifs. En termes de travail, il exporte des biens (relativement) intensifs en capital. Toutefois, les recherches de Leontieff montrent que le capital par habitant utilisé par les industries qui importent des produits aux États-Unis est 30 % plus élevé que celui des industries qui exportent des produits. Ce résultat a été appelé plus tard le « Paradoxe de Leontieff »³⁴.

³⁰ Nom des trois économistes dont les initiales ont été retenues pour qualifier le théorème qui porte leur nom.

³¹ Voir le lien suivant : <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/53bcf6dec2582.pdf> (consulté le 01/07/2021)

³² Théorie du commerce international, voir le lien suivant : <https://www.lafinancepourtous.com/decryptages/politiques-economiques/theories-economiques/theories-du-commerce-international/> (consulté le 01/07/2021)

³³ Wassily Leontieff (1906-1999) économiste d'origine russe émigré aux États-Unis, prix Nobel en 1973 pour ses travaux sur les tableaux entrée-sortie.

³⁴ Voir le lien suivant :

http://jeromevillion.free.fr/AEHSC_Ressources/Documents_AEHSC/Plan_TheoriesCommerceInternational.pdf (consulté le 01/07/2021)

Le paradoxe de Leontief a donné lieu à de nombreuses études empiriques dont les résultats ne semblent pas tout à fait défavorables à la théorie de l'avantage comparatif. Par exemple, certaines études ont montré que la pertinence empirique du modèle HOS peut être rétablie en considérant si l'exportation concerne des pays développés ou en développement ou en considérant l'abondance relative du capital humain et la décomposition géographique du capital physique et de la main-d'œuvre non qualifiée. D'autres ont montré que la prise en compte à la fois de la différence de dotations factorielles (modèle HOS) et de la différence de productivité nationale (modèle Ricardo) peut bien expliquer la structure des exportations. D'une manière générale, lorsque les dotations factorielles sont éloignées (échanges Nord-Sud) les unes des autres et que les différences technologiques ont peu d'impact (produits banalisés). Les différences de dotations factorielles peuvent mieux expliquer le commerce international.

Le capital humain est défini comme l'ensemble des compétences, et expériences, des connaissances et des qualifications qu'une personne accumule et qui détermineront sa capacité de production.

(Tatemoto et Ichimura)³⁵ montrent qu'au Japon, le paradoxe disparaît lorsqu'une décomposition géographique des exportations s'opère. (Stern et Maskus)³⁶ révèlent que le paradoxe se vérifie aux États-Unis en 1958 mais a disparu en 1972. (Kim)³⁷ fait remarquer qu'en Corée, l'évolution de la structure des échanges par produit de 1960 à 1980 s'explique précisément par des facteurs de dotation. Baldwin a étudié la teneur en facteurs des exportations américaines en 1962 et a constaté que, par rapport aux travailleurs des biens importés, les travailleurs étaient plus souvent des ingénieurs que des scientifiques. Selon (Trefler)³⁸, les importations européennes de biens à forte intensité de main-d'œuvre devraient être massives si le faible facteur travail en est l'explication, mais insiste sur le fait que le "mystère" disparaît dans la section lorsque les différences internationales de productivité sont prises en compte.

³⁵ Masahiro Tatemoto (1924-1997), Hidehiko Ichimura sont des économistes japonais.

³⁶ Nicholas Stern (1946) est un économiste britannique, Keith E. Maskus est un économiste américain au sein du Groupe de recherche sur le développement de la Banque mondiale.

³⁷ Kim Chong-in (1940) est un économiste et homme politique sud-coréen.

³⁸ Daniel Trefler est un économiste canadien, est et fait partie des économistes les plus influents et les plus cités dans le monde.

2.2. Théories Contemporaines du commerce international

C'est à partir des années 1960 que de nouvelles analyses du commerce international ont été développées « les nouvelles théories du commerce international », qui sont très favorables à l'ouverture internationale et renforçant l'intervention des pouvoirs publics.

En effet, il y a trois aspects fondamentaux qui ont été introduits par les nouvelles théories du commerce international pour expliquer les échanges contemporains. Nous retrouvons ainsi :

- Les théories macro-économiques ;
- Les théories de la firme ;
- Les théories de la domination.

2.2.1. Théories macroéconomiques

2.2.1.1. Théorie de la demande

L'analyse traditionnelle est basée sur la capacité de production du pays et donc sur l'offre. En 1961, (Steffan Burestam Linder)³⁹ pensait que la demande jouait un rôle important dans l'explication du commerce international, et elle a été jusque-là négligée. Les pays ne se spécialisent plus en fonction de leurs dotations factorielles, mais se spécialisent en fonction de leurs besoins internes. Lorsque cette situation devient saturée, l'entreprise recherche de nouveaux canaux d'exportation. Dans cette perspective, le marché international n'est rien de plus qu'une extension du marché intérieur⁴⁰.

2.2.1.2. Théorie du cycle de vie d'un produit (1966)

La thèse sur le cycle des produits de (Vernon)⁴¹ élargit la théorie des écarts technologiques en analysant les causes de l'innovation et la manière dont elle se propage.

Dans sa théorie du cycle de vie des produits, Vernon a montré que le commerce international peut s'expliquer par la force motrice du monopole de l'innovation. Il met l'accent sur le nouveau produit lui-même et son cycle de vie. Selon l'auteur, tous les pays avancés ont accès à la connaissance scientifique, mais la transformer en innovation nécessite un marché vaste et riche où de nouveaux produits peuvent être lancés.

³⁹ Steffan Burestam Linder (1931-2000) est un économiste suédois et homme politique conservateur, qui fut ministre du Commerce et président de la Stockholm School of Economics.

⁴⁰ DEPPE Alain Professeur Amiens, Marketing International Séquence 1 : Les fondements du commerce international, 176 p, www.u-picardie.fr (consulté le 01/07/2021)

⁴¹ Raymond Vernon (1913-1999) est un économiste américain, connu pour sa théorie du cycle de vie du produit et pour son application au commerce international.

Dans les années 1960, si le marché américain répondait à ces caractéristiques, cela signifiait qu'une grande partie de l'innovation est apparue aux États-Unis (sur le marché américain)⁴².

Dans le cycle de vie du produit, Vernon identifie quatre phases :

- **La phase d'émergence (l'innovation) :** Le produit est intensif en technologie et en R&D, et la seule entreprise innovante (monopole) qui le produit l'introduit sur le marché. La série de production est limitée. Le prix est élevé. Ce produit est principalement consommé par les consommateurs aisés du pays innovant (les États-Unis).
- **La phase de croissance :** À cette étape, la croissance du produit et sa production de masse nécessitent un capital (investissement) de haute intensité. La production à forte intensité de capital est réalisée en grandes séries. Les prix de vente ont baissé. De nouveaux consommateurs achètent le produit, notamment dans les pays suiveurs (Europe et Japon), et les ventes augmentent. Des fabricants imitateurs apparaissent dans le pays d'origine monopolistique. Les États-Unis exportent des produits vers d'autres pays industrialisés (les produits entrent sur le marché européen).
- **La phase de maturité :** cette phase caractérise un produit banalisé et intensif en main-d'œuvre (production intensive en travail faiblement qualifié). La consommation du bien devient courante. Les firmes se livrent à une concurrence par les prix. Le pays innovateur (les États-Unis) importe le produit en provenance des pays industrialisés suiveurs.
- **La phase de déclin :** De nouveaux produits alternatifs apparaissent sur le marché. L'intensité de la main-d'œuvre non qualifiée augmente. Le marché est en surcapacité. La production a désormais lieu dans les pays en développement (PED) qui exportent ces produits vers les pays industrialisés.

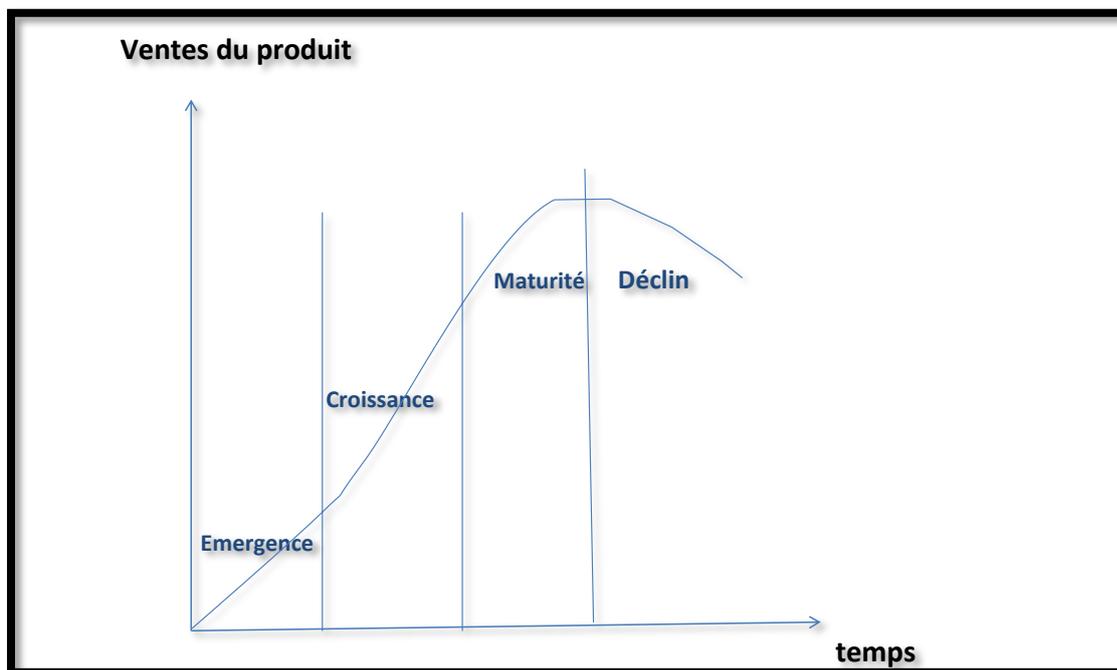
Ainsi, le cycle de vie du produit correspond à un cycle de commerce international : les produits en début de cycle seront exportés par des pays technologiquement avancés (pays industrialisés), et en fin de cycle, les produits seront exportés par des pays riches en Ressources ; main-d'œuvre non qualifiée (pays moins développés).

⁴² Voir le lien suivant : <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/5384a091a0290.pdf>, (consulté le 01/07/2021)

Dans le cycle du produit, trois groupes de pays peuvent être considérés : les pays innovants, les pays développés suivants et les pays en développement. Le modèle met en évidence l'avantage comparatif dynamique.

Ce modèle met en évidence des avantages comparatifs dynamiques. Le pays qui a un avantage comparatif dans la fabrication d'un produit change : du pays industrialisé innovateur aux PED. La localisation de la production dépend de l'étape du cycle de vie dans laquelle se situe le produit.

Figure 6 : Le cycle de vie du produit d'après R. Vernon



Source : Cours des Relations Économiques Internationales, (Mars 2020), Économie et Gestion, Pr TOUHAMI (consulté le 01/07/2021).

Exemple de Windows XP :

- Le lancement : c'est lorsque le produit vient d'être mis en marché ; lancement de Windows XP
- La croissance : le produit a réussi de conquérir une place sur le marché, et commence à se vendre mieux ; Windows XP est devenu connu et ses utilisateurs ne cessent d'augmenter
- La maturité : lors de cette phase, les ventes commencent à stagner ; Windows XP est utilisé dans la plupart des pcs et plus besoin d'en acheter par les utilisateurs.
- Le déclin : c'est la dernière phase du cycle de vie d'un produit. Le chiffre d'affaires du produit commence à baisser et généralement suite à l'arrivée d'un produit substitut

avec plus de fonctionnalités ; l'arrivée du Windows vista a accéléré le déclin du Windows XP.

2.2.2. Théories de la firme

2.2.2.1. La concurrence imparfaite

Les échanges de produits quasi similaires entre pays à niveaux de développement comparables ont conduit certains économistes à remettre en cause les grilles de lecture classiques et néoclassiques que ces pays n'ont aucun intérêt à spécialiser. Pour (Bernard Lassudrie-Duchêne)⁴³, la différenciation des produits permet à l'entreprise de reconquérir son monopole de fait. Il ne s'agit plus ici d'un problème de production de masse de produits homogènes, mais d'une série plus limitée de produits différenciés dans le cadre d'une stratégie de spécialisation ou de diversification. La compétitivité internationale repose désormais sur la gestion bien connue du binôme différenciation/maîtrise des coûts. Outre l'entreprise, (Krugman)⁴⁴ a également souligné la tentation des tendances protectionnistes, qui ont conduit les pays à tenter de récupérer les rentes de monopole apparues sur ces marchés imparfaits⁴⁵.

2.2.2.2. Théorie de la firme multinationale (1977)

D'autres auteurs, comme (Dunning)⁴⁶, ont essayé d'intégrer dans leurs analyses les trois niveaux macro-économique (nation), méso-économique (secteur d'activité), et micro-économique (l'entreprise) pour démontrer que les stratégies d'internationalisation dépendaient de la combinaison d'un certain nombre de conditions. L'analyse de Dunning a pris le nom de théorie éclectique ou encore de (paradigme OLI)⁴⁷. La firme doit posséder (au niveau méso-économique) certains avantages, par exemple une technologie, qu'il est plus intéressant d'internaliser (niveau micro-économique) du fait des faibles coûts des facteurs de production du pays d'accueil (niveau macro-économique). De leur côté, Buckley et Casson, dans les années 80, approfondissant l'analyse de Williamson, ont montré que l'internalisation

⁴³ Bernard Lassudrie-Duchêne (1926-2019) Professeur à l'Université de Paris I en 1991.

⁴⁴ Paul Robin Krugman (1953) est un économiste américain qui a obtenu le prix dit Nobel d'économie 2008 pour avoir montré « les effets des économies d'échelle sur les modèles du commerce international et la localisation de l'activité économique ».

⁴⁵ DEPPE Alain Professeur Amiens, Marketing International Séquence 1 : Les fondements du commerce international, 176 p, www.u-picardie.fr (consulté le 01/07/2021)

⁴⁶ John Harry Dunning (1927- 2009) est un économiste britannique, connu pour ses apports concernant l'IDE et le paradigme O.L.I

⁴⁷ O pour Owner advantage ou avantage spécifique représentant les actifs intangibles découlant de la taille et de la position de l'entreprise sur la scène internationale, L pour avantage lié à la Localisation à l'étranger intégrant les attraits et les contraintes spatiales du marché visé, I pour avantage lié à l'Internalisation prenant en compte les bénéfices que l'entreprise peut tirer, dans ce cadre, de son propre système de transaction.

apparaissait comme un moyen de diminuer les coûts de transaction des firmes multinationales.⁴⁸

2.2.2.3. L'avantage compétitif des nations

En 1993 (Michael Porter)⁴⁹ présente le processus d'internationalisation dans le cadre d'un système interactif et indépendant de quatre éléments inhérents à l'environnement national de l'entreprise⁵⁰ :

- Dotation nationale en facteurs de production (main-d'œuvre qualifiée, infrastructures, etc.) ;
- La nature de la demande intérieure ;
- La stratégie, la structure et la nature de la concurrence interne entre les entreprises au niveau national ;
- Au niveau national, des industries compétitives en amont coexistent avec des industries connexes, selon Porter.

Si le succès international d'une entreprise passe par la qualité environnementale de son pays, alors c'est une condition nécessaire mais pas suffisante. Deux autres variables ont un rôle à jouer :

- Posséder les moyens (finance, monnaie, droit) de stimuler les filières amont et connexes (subventions publiques), modifier la concurrence (loi anti-trust), améliorer la qualité des facteurs (formation) ou stimuler la demande intérieure (fiscalité) ;
- Le hasard.

2.2.3. Théories de la domination

2.2.3.1. Théories des inégalités

Le problème de l'inclusion d'un pays en développement dans la division mondiale du travail revient à maintenir une spécialisation spécifique et à y être compétitif. Cependant, en termes d'échelle de produits plus ou moins précieux dans le commerce international, les pays en développement n'ont pas bénéficié de leurs avantages comparatifs de la même manière.

⁴⁸ Jean-Louis Mucchielli, Revue d'économie industrielle, Année 1991, pp. 118-134.

⁴⁹ Michael Porter (1947), est chercheur et professeur américain de stratégie d'entreprise à l'Université Harvard, ainsi qu'un consultant d'entreprise.

⁵⁰ DEPPE Alain Professeur Amiens, Marketing International Séquence 1 : Les fondements du commerce international, 176 p, www.u-picardie.fr (consulté le 01/07/2021)

Depuis les années 1950, les termes de l'échange des pays producteurs de matières premières se sont détériorés. Le phénomène de « croissance de la pauvreté » proposé par (Jagdish Bhagwati)⁵¹ qui conforte le théorème HOS dans ce cas, ce qui oblige ces pays à exporter de plus en plus pour réduire les importations. L'économie tombe dans le piège de la spécialisation primaire. (Arghiri Emmanuel)⁵² a appliqué l'analyse marxiste de l'exploitation au commerce international, permettant de former le concept d'échange inégal et de proposer une stratégie de croissance égocentrique, déconnectée du monde capitaliste.

2.2.3.2. Théorie du vol de l'oie sauvage

Comme l'a souligné (Akamatsu)⁵³, l'échec de certains choix industriels choisis et l'émergence de nouveaux acteurs du « tiers-monde » sur la scène des affaires internationales semblent aujourd'hui avoir restauré la logique de Ricardo. Tous les pays sont intéressés par les échanges internationaux. Cela fournit aux pays industrialisés les matières premières et les produits dont ils ont besoin, et fournit aux pays en développement les revenus d'exportation nécessaires à l'industrialisation et au remboursement des prêts.

Cependant, il existe une hiérarchie industrielle correspondant au niveau de développement des pays participant au commerce international. La mondialisation a fait naître le besoin de nouvelles collaborations dans les stratégies futures des différents acteurs (industrialisés ou non). K. Akamatsu utilise l'exemple des oies volantes pour formaliser sa théorie⁵⁴. Il montre qu'au sein d'une zone géographique donnée, il existe plusieurs pays qui se spécialisent dans une production relativement efficace. Ce nouvel équilibre stratégique de l'industrie mondiale permet une industrialisation progressive et favorise l'émergence de nouvelles puissances exportatrices. Le développement du commerce international est désormais un fait acquis et irréversible.

La spécialisation des pays dans leurs activités les plus rentables, la recherche de nouveaux marchés et l'allongement des cycles de vie des produits ont tous contribué au succès de la

⁵¹ Jagdish Bhagwati (1934) est un économiste indo-américain, qui s'est intéressé au développement, aux nouvelles théories du commerce international et au libre-échange.

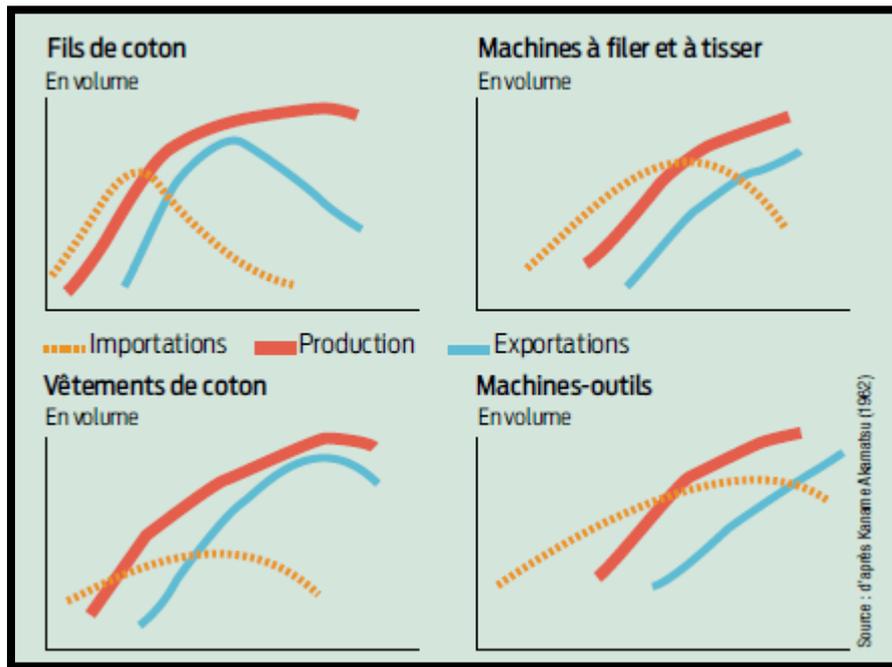
⁵² Arghiri Emmanuel (1911-2001) est un économiste grec d'inspiration marxiste qui s'est intéressé aux échanges internationaux et en particulier à la situation des pays en voie de développement. Il est notamment connu pour ses écrits sur l'échange inégal.

⁵³ Kaname Akamatsu (1896-1974) est un économiste japonais, il a développé la théorie du « vol d'oies sauvages » dans les années 1930 pour illustrer le processus de développement industriel entre un pays émergent et des pays plus avancés.

⁵⁴ (JBB) mai 2020, voir le lien suivant : <http://geocnfluences.ens-lyon.fr/glossaire/vol-doies-sauvages-theorie-du> (consulté le 01/07/2021)

division internationale du travail et de la théorie du libre-échange. Mais ce type de libéralisation et de concurrence internationale ne peut être équitable sur la scène commerciale mondiale que si des restrictions et des règles leur sont imposées. En conséquence, un cadre institutionnel propice au développement du commerce international se met progressivement en place.

Figure 7 : Le modèle du vol d'oies sauvages



Source : d'après Kaname Akamatsu (1962), publiée dans l'article suivant ; 1868 : l'industrialisation nationaliste de l'ère Meiji. (consulté le 01/07/2021)

Au final, toute nation cherche comment organiser le commerce entre différentes nations pour tirer le meilleur parti de ces nations. Pour cette raison, le commerce international a suscité de nombreux débats sur les questions de politique commerciale, commençant par les théories traditionnelles aux nouvelles théories explicatives, ces théories ne sont pas indépendantes les unes des autres, mais complémentaires. Cependant, elle ne change pas, et chacune se fonde sur ses hypothèses.

3. Analyse de l'évolution organisationnelle des échanges internationaux

Le commerce international ne peut se développer que dans le cadre d'un système approprié garantissant la liberté et la sécurité des transactions. Les participants à la bourse bénéficient également de mécanismes de soutien pour l'accès aux marchés étrangers dans leur propre pays.

3.1. Le cadre institutionnel international

3.1.1. Au niveau international

Ces accords commerciaux ou financiers ont été négociés dans le cadre des Nations Unies après la Seconde Guerre mondiale.

3.1.1.1. Les accords de développement des échanges

❖ L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC)⁵⁵

Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT ou General Agreement on tariffs and trade), créé en 1947 pour développer le libre-échange et le multilatéralisme, tend à abandonner progressivement et généralement les tarifs douaniers, (négociations commerciales multilatérales ou rounds), éliminant toutes les barrières non tarifaires et les mesures discriminatoires dans le commerce. Bien que des résultats significatifs aient été obtenus dans certains domaines (par exemple, les tarifs douaniers dans les pays industrialisés ont été réduits de près de 40 % et les restrictions quantitatives ont été réduites), des différences dans les avantages, en particulier entre les grandes régions, existent toujours. Le commerce international est dans une impasse.

En 1995, après sept années de négociations ardues de l'Uruguay Round, l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) a été remplacé par l'OMC, institution dont les attributions doivent permettre l'encadrement des échanges internationaux (mesures antidumping, surveillance des clauses restrictives dans les appels d'offres, définition et harmonisation des normes, vérification de l'application des accords de l'Uruguay Round).

❖ La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le développement (CNUCED)⁵⁶

Les pays en développement étaient convaincus que l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) n'était pas bon pour eux et ont convoqué la Conférence des Nations

⁵⁵ www.wto.org (consulté le 01/07/2021)

⁵⁶ www.unctad.org (consulté le 01/07/2021)

Unies sur le commerce et le développement en 1964. Son objectif est de promouvoir la participation des pays les moins avancés aux Échanges internationaux. La CNUCED devient un lieu privilégié de dialogue Nord-Sud. Elle est à l'origine du Système Généralisé de Préférences (SPG), des accords de produits (Étain et autres matières premières, produits de base), pour la stabilisation des cours, du code de conduite maritime pour le partage des lignes et des accords sur les montants des aides publiques au développement.

❖ L'Organisation de Coopération et Développement Économique (OCDE)⁵⁷

Créée après la Seconde Guerre mondiale pour promouvoir la reconstruction de l'Europe dans le cadre du Plan Marshall, l'OCDE est devenue aujourd'hui le centre de recherche et d'analyse des politiques économiques mises en œuvre par les grands pays développés (Europe, Amérique du Nord, Japon, Australie, Nouvelle-Zélande, Corée du Sud). Autrement dit « club des riches ».

3.1.1.2. Les organismes de financement des échanges

❖ Le Fonds monétaire international (FMI)⁵⁸

Le Fonds monétaire international a été créé par la Conférence de Bretton Woods en 1944 pour organiser les relations monétaires internationales et assurer le respect des règles des traités signés. Aujourd'hui, le rôle du Fonds monétaire international est d'aider les pays demandeurs, qu'il s'agisse de gérer techniquement leurs problèmes d'endettement ou financièrement en leur fournissant des crédits internationaux. La contrepartie de cette assistance est l'intervention forte du FMI dans l'orientation des politiques économiques nationales.

❖ La Banque Mondiale (BM)⁵⁹

Elle a été créée en même temps que le Fonds monétaire international et a regroupé la BIRD (Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement), spécialisée dans le financement de projets d'infrastructure, AID (Association Internationale pour le Développement ou International Development Association) qui accorde des prêts aux pays en développement à des conditions préférentielles, et SFI (Société Financière Internationale ou International Finance Corporation) qui soutient les initiatives privées débouchant sur des projets rentables. Son effet est à long terme. Elle soutient des projets dans des pays du tiers monde qui ne peuvent pas être financés par des Moyens conventionnels.

⁵⁷ www.oecd.org (consulté le 01/07/2021)

⁵⁸ www.imf.org (consulté le 01/07/2021)

⁵⁹ www.worldbank.org (consulté le 01/07/2021)

3.1.2. Les accords interrégionaux

Au cours des quatre dernières décennies, de nouvelles formes de commerce plus ou moins protectionnistes se sont développées dans des zones géographiques régionales plus ou moins intégrées. Premièrement, on distingue les zones de libre-échange à l'intérieur desquelles sont supprimés les barrières douanières tarifaires et non tarifaires. Ensuite, il y a l'Union douanière, qui est une zone de libre-échange avec des tarifs extérieurs communs.

Le prochain niveau d'intégration économique est le marché commun, qui permet la libre circulation des personnes, des marchandises et des capitaux au sein de l'union douanière. Ensuite, il y a l'Union économique, qui est un marché commun dans lequel les États membres coordonnent leurs politiques économiques et leur intégration économique, visant à unifier les politiques économiques et sociales⁶⁰.

❖ Les principaux accords régionaux

• Tableau 1 : Europe

Nom	Composition	Création	Caractéristiques
UE Union européenne	Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Hongrie, Chypre, Tchéquie, Slovaquie, Pologne, Lituanie, Malte, Lettonie, Estonie, Slovénie, Roumanie, Bulgarie	1957	Zone d'intégration économique

⁶⁰ Revue économique de l'OCDE. N° 18. Printemps 1992 (consulté le 01/07/2021)

AELE Association. Européenne de libre-échange	Islande, Liechtenstein, Norvège, Suisse	1959	Zone de libre-échange
ALECE (Accord de Visegrad) Accord de libre-échange centre-européen	Tchéquie, Hongrie, Pologne, Slovaquie, République tchèque, Slovénie, Bulgarie, Roumanie	1991	Zone de libre-échange
EEE Espace économique européen	UE + AELE	1994	Zone de libre-échange
EEEM Espace économique euro-méditerranéen	UE + 12 pays méditerranéens (Algérie, Autorité palestinienne, Chypre, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Mauritanie, Syrie, Turquie)	1995	Zone de libre-échange

• **Tableau 2 : Afrique**

Nom	Composition	Création	Caractéristiques
CEDEAO Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest	Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, Sénégal, Guinée, Libéria, Sierra Léone, Ghana, Cap-Vert, Gambie, Guinée-Bissau, Togo	1975	Projet de marché commun
SADC	Afrique du Sud, Angola,	1992	Projet de zone

Communauté de développement de l'Afrique Australe	Botswana, Congo RD, Lesotho, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Seychelles, Swaziland, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe		d'intégration économique
--	--	--	--------------------------

- **Tableau 3 : Asie**

Nom	Composition	Création	Caractéristiques
ASEAN Association des nations de l'Asie du Sud-Est	Brunei, Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam, Laos, Cambodge, Myanmar	1967	Projet de zone de libre-échange

- **Tableau 4 : Amérique**

Nom	Composition	Création	Caractéristiques
CACM Marché Commun d'Amérique Centrale	Costa-Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Salvador	1960	Union douanière fortement perturbée par les conflits interrégionaux.
PACTE ANDIN	Bolivie, Colombie, Équateur, Pérou, Venezuela	1969	Projet d'Union douanière
CARICOM Communauté des Caraïbes	Antigua, Bahamas, Barbade, Belize, Dominique, Haïti, Grenade, Jamaïque, Montserrat, St Kits and Nevis, Guyana, Anguilla, St Vincent, Ste Lucie, Surinam, Tobago	1973	Projet de marché commun

MERCOSUR Marché commun du Sud	Argentine, Brésil, Paraguay, Uruguay	1991	Zone de libre-échange
ALENA Accord libre-échange nord-américain	Canada, Etats-Unis, Mexique	1992	Zone de libre échange

- **Tableau 5 : Moyen-Orient**

Nom	Composition	Création	Caractéristiques
CCEAG Conseil de coopération des États arabes du golfe	Arabie Saoudite, Bahreïn, Qatar, Émirats Arabes Unis, Koweït, Oman	1981	Projet d'union douanière

- **Tableau 6 : Pacifique**

Nom	Composition	Création	Caractéristiques
ANZCERTA Accord commercial de rapprochement économique	Australie, Nouvelle-Zélande	1983	Zone de libre-échange
APEC Coopération économique pour l'Asie-Pacifique	ASEAN + ALENA + Australie, Chili, Chine, Corée du Sud, Japon, Nouvelle-Zélande, Nouvelle- Guinée, Russie, Pérou, Taiwan,	1989	Zone de libre-échange

Source : Tableau 1-6, DEPPE Alain Professeur Amiens, Marketing International Séquence 1 : Les fondements du commerce international, 176 p, www.u-picardie.fr (consulté le 01/07/2021)

In fine, divers accords ont permis de mettre en œuvre des actions communes dans de nombreux domaines ; politique douanière relations avec l'extérieur (accords de coopération avec certains pays), politique de la concurrence (ouverture des marchés publics et normes uniformes), politique fiscale (suppression des taux majorés de la taxe sur la valeur ajoutée , Recherche d'unification), la politique régionale (pour réduire l'écart de transformation industrielle ou les zones en retard d'évolution), la politique sociale et la relation avec les entreprises (développer des outils pour les PME afin d'améliorer la communication et la coopération).

Conclusion

L'environnement international est très instable. Ainsi il est nécessaire de suivre ces évolutions à la fois :

- Sur le plan historique (constitution de zones régionales, apparition du commerce transnational, etc.) ;
- Sur le plan théorique (débat libre-échange contre protectionnisme) ;
- Sur le plan organisationnel (institutions qui régissent le commerce mondial).

Par ailleurs, les organisations, doivent s'attacher à identifier et à comprendre les facteurs qui peuvent les inciter à élargir le champ spatial de leurs préoccupations et à mieux appréhender les évolutions des pratiques des acteurs du commerce international.

Chapitre 2

Logistique internationale, transport maritime & activité portuaire

Introduction

Avec l'avènement de la libéralisation et de la mondialisation du commerce mondial, la logistique internationale devient de plus en plus importante pour maintenir l'efficacité, l'efficacité et la valeur ajoutée des activités commerciales internationales. Sur ce marché du commerce mondial hautement concurrentiel, les entités commerciales doivent avoir une vision approfondie du scénario du commerce mondial et doivent également penser globalement dans le but de gérer leur réseau de chaîne d'approvisionnement. Tout cela est possible avec l'adoption et l'application de la logistique internationale à un niveau plus large par ces entreprises. De plus, la logistique internationale est extrêmement importante pour atteindre les objectifs d'une entreprise.

Le présent chapitre se déclinera autour de trois sections à savoir :

1. Comprendre les concepts fondamentaux et l'importance de la logistique dans le commerce international ;
2. L'analyse environnementale du transport maritime ;
3. La logistique portuaire maritime.

1. Logistique internationale

La logistique est un facteur majeur d'efficacité et de régulation de la performance des entreprises industrielles. En effet, la logistique ou plus précisément est liée à la maîtrise des coûts. L'application des nouvelles technologies dans la logistique et le transport et la qualité des infrastructures sont les principaux critères de développement économique, c'est-à-dire qu'un pays se développe parce qu'il maîtrise le processus logistique (la technologie et les infrastructures sont en place).

1.1. Historique

Le terme logistique vient du grec Logistikos (relatif au raisonnement) ou Logisteuo (administrer). Des publications de l'université de Lille 1 rapportent que depuis toujours les institutions militaires ont : « utilisé ce terme (*le terme Logistique*) pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps ». ⁶¹

La logistique a donc été un sujet de réflexion d'une importance capitale pour les hautes autorités militaires. Si nous remontons un peu le temps, au 4 siècle avant JC., Sun Tzu met en avant la nécessité de disposer de chariots d'approvisionnement de denrées alors qu'Alexandre le Grand (356 – 323 avant JC.) avant de se lancer dans son périple en Asie, brûla tous ses chariots de denrées afin de rendre moins pesante la mobilité de ses troupes.

De par cette réflexion, Alexandre le Grand avait pensé faire précéder le mouvement de ses armées par l'organisation du ravitaillement. Ainsi Jules César intégra très tôt la fonction « Logista » au sein de ses légions. Celle-ci était représentée par un officier qui avait pour mission de s'occuper des mouvements de l'armée pour pouvoir organiser le campement et l'approvisionnement en nourriture. On retrouve donc dès l'antiquité des faits prouvant la prise en compte de la logistique dans la planification stratégique militaire. ⁶²

⁶¹ Voir le lien suivant : <http://logistique-pour-tous.fr/histoire-de-la-logistique/> (Consulté le 04/07/2021).

⁶² Voir le lien suivant : <https://etudeslogistiques.sergebillconsulting.com/generalites-sur-la-logistique/> (Consulté le 04/07/2021).

Nous trouvons ensuite des traces de ce qui peut s'apparenter à une fonction Logistique entre le 13ème et le 18ème siècle via le génie militaire qui avait pour but l'organisation ainsi que la construction des défenses et infrastructures des villes.

Une des premières apparitions écrites intervient au 19ème siècle où la logistique est définie comme l'art de combiner le transport, le ravitaillement et le logement des troupes. Elle fait l'objet d'un livre, «Précis de 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.

Les grandes évolutions technologiques de la révolution industrielle vont ne faire qu'accélérer le besoin d'avoir une gestion de flux efficace. Parallèlement à la logistique militaire, la « logistique civile » va commencer à se développer au fil des années (*dans un premier temps grâce à la sous-traitance de certaines fonctions militaires à des entreprises du secteur public*).

Le grand tournant de l'évolution de la logistique aura lieu durant la 2ème guerre mondiale et plus précisément pendant les préparatifs du débarquement. Contrairement aux Allemands qui échouèrent dans l'invasion de la Grande-Bretagne à cause d'un manque de préparation des opérations, les alliés préparèrent minutieusement la logistique qui accompagna l'opération « Overlord ». Ainsi, la Wehrmacht céda rapidement devant la supériorité humaine et matérielle déployée par les alliés.

Dans les années 1950 les spécialistes logistiques militaires démobilisés après la fin de la 2ème guerre mondiale tentèrent de transposer leurs savoir-faire au monde de l'entreprise. Cependant, du fait de la reconstruction, la recherche d'optimisations opérationnelle ne débuta que dans les années 1960 – 1970.

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 des processus.

Les années 1980-1990 furent une phase de croissance où l'on passa à une logistique ayant pour but de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise. On commença à assister à un décloisonnement et, la notion de transversalité fit son apparition. L'entreprise passa ainsi dans une démarche de recherche de l'efficacité et de la maîtrise de ses coûts.

Face à un marché qui est devenu de plus en plus saturé et à une clientèle dont les exigences évoluent encore aujourd'hui de manière importante, les entreprises sont continuellement dans une phase de mutation / remise en cause de leur organisation logistique.

1.2. Évolution des définitions

- 1948 : « mouvement de manutention du point de production au point de consommation » (*American Marketing Association*)
- 1962 : « toutes les activités physiques et administratives nécessaires au mouvement de produits, des lieux de production aux lieux de consommation » (*National Council of Physical Distribution Management*)
- 1970 : « technique de contrôle et de gestion des flux de matières et produits depuis leur source d'approvisionnement jusqu'à leur point de consommation » (*Magee*)
- 1978 : « la logistique englobe les activités qui maîtrisent les flux de produits, la coordination des ressources et des débouchés, en réalisant un niveau de service donné au moindre coût » (*James Heskett*)
- 2005 : « la logistique est une fonction qui a pour objectif de mettre à disposition, au moindre coût et avec la qualité requise, un produit, à l'endroit et au moment où la demande existe. Elle concerne toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que la localisation des usines, des entrepôts, l'approvisionnement, la gestion des stocks, la manutention et la préparation de commandes, le transport et les tournées de livraison » (*Aslog*)

La logistique internationale est un vaste domaine composé de nombreux métiers dont la mission est de faire parvenir, dans les meilleurs délais et conditions, des marchandises vendues par une entreprise situé dans un pays à un client situé dans un autre État. On ne peut pas simplement limiter la logistique internationale au transport de la marchandise. Il faut inclure sous cette appellation de nombreuses étapes qui incluent : l'emballage de la marchandise, le choix et le chargement des moyens de transport, (le transport routier, maritime, aérien, ou ferroviaire) en fonction des destinations et de la nature du contrat de vente, le stockage sous douane, les opérations de dédouanement tant au départ qu'à l'arrivée,

la livraison à l'acheteur étranger ainsi que les assurances sur marchandises transportées et les systèmes de paiement⁶³.

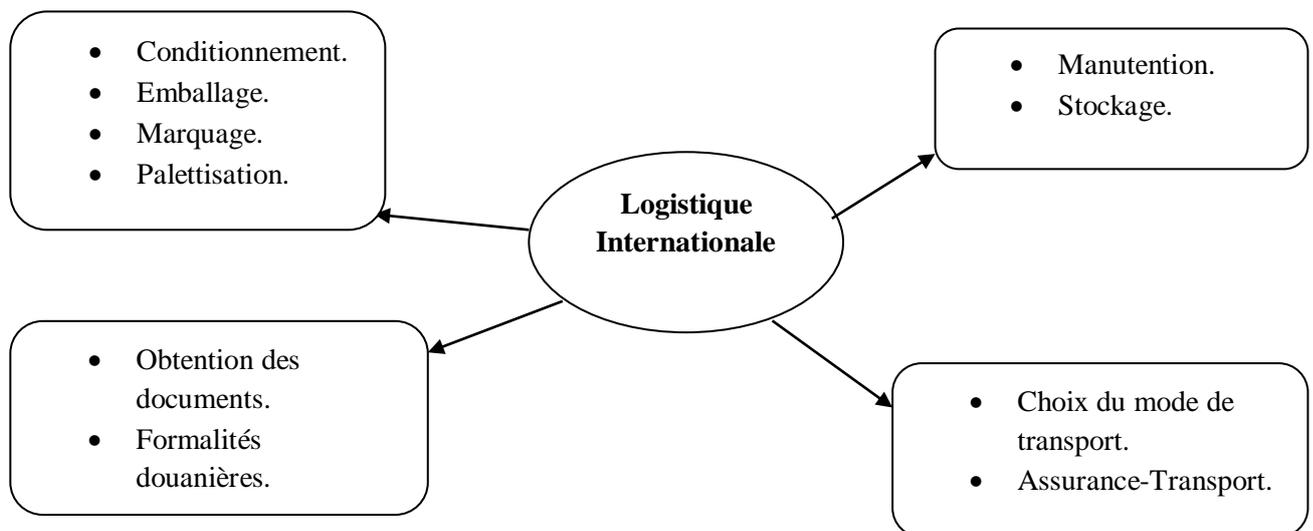
Toutes ces opérations seront organisées dans le respect des lois et arrêtés traitant du commerce international de chaque pays ainsi que dans l'observation des obligations définies dans toutes les conventions traitant des transports internationaux.

La complexité de ce qu'on appelle la chaîne logistique internationale demande l'intervention de métiers spécialisés dans les différentes étapes : commissionnaire, transitaire, transporteur, banque, assurance, douanier...

La logistique est un processus qui anticipe les désirs des clients (ce client peut se trouver aux quatre points de planète, ce qui permet la mise en œuvre d'une logistique internationale), permet de se procurer les ressources pour réaliser ses désirs et volontés au bon endroit, au moment approprié en optimisant les coûts pour l'entreprise⁶⁴.

La logistique internationale est composée des éléments figurés sur le schéma suivant :

Figure 8 : Les quatre composantes de la logistique internationale



Source : Corinne Pasco, Commerce international, Dunod, 4^{ème} édition, Paris 2002, p66.

1.3. Le rôle de la logistique internationale

Une logistique efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de commerce international depuis l'usine de la fabrication jusqu'à la livraison finale chez le

⁶³Voir le lien suivant : <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/logistique-internationale.html> (Consulté le 04/07/2021).

⁶⁴ Robert Noumen, (2004), Les éléments de base de la logistique internationale, Menaibuc, Paris, P5.

destinataire. En effet, une connaissance et une maîtrise de la logistique va déterminer la performance d'une entreprise⁶⁵.

❖ **La logistique, un rôle central**

Le rôle de la logistique dans une entreprise est donc central, dans la mesure où elle touche tous les services et influe sur les performances globales de l'organisation. Elle constitue un levier stratégique en soi, une valeur ajoutée.

Cette conception est récente : trente ans en arrière, la logistique était encore considérée comme une fonction secondaire. Mais, aujourd'hui, cette fonction est au cœur des enjeux commerciaux de l'entreprise, car elle a un impact à la fois sur la production, sur la livraison, sur les stocks et sur les finances.

Cette place centrale est encore renforcée chez les entreprises-réseaux, qui sous-traitent une grande partie de leurs activités. Moins l'entreprise prend en charge d'activités par elle-même, plus la logistique a d'importance dans son fonctionnement.

❖ **La logistique comme levier stratégique**

Ce rôle de la logistique dans une entreprise en fait un levier stratégique, à la fois pour mieux gérer sa production, pour satisfaire toujours plus ses clients, et pour réduire ses coûts.

- **Mieux gérer sa production :** en optimisant sa fonction logistique, l'entreprise parvient à organiser chaque tâche de façon à la prendre en charge plus efficacement et à gagner du temps. Cela est notamment rendu possible par l'automatisation des processus. Tout le monde y gagne : les collaborateurs sont libérés des tâches récurrentes à faible valeur ajoutée et disposent de meilleurs outils pour travailler, la direction peut contrôler avec plus d'efficacité la qualité des produits et rationaliser ses coûts.
- **Améliorer la satisfaction client :** en vertu du fait que la logistique, dans une entreprise, s'attache à fournir des produits donnés à des utilisateurs ciblés, ce processus est naturellement le levier par excellence de la satisfaction client. Un produit de qualité, en stock, qui arrive en bon état et dans les meilleurs délais, c'est l'assurance de satisfaire son client, mais aussi de le fidéliser.

⁶⁵ Voir le lien suivant : <https://www.ddslogistics.com/logistique-dans-une-entreprise/> (Consulté le 04/07/2021).

- **Réduire les coûts** : l'optimisation du processus logistique dans une entreprise aide à réaliser des économies notables à tous les niveaux : gestion des achats (comparer les tarifs des produits et des matières premières), gestion des stocks (réduire la facture en limitant l'espace nécessaire au stockage des marchandises), et gestion des livraisons (trouver les solutions de distribution au meilleur prix, sans rogner sur la qualité).

❖ **La logistique comme outil de compétitivité**

Le rôle de la logistique dans une entreprise est également d'ordre compétitif. Dans un contexte de « chrono-compétition », le facteur « temps » est devenu un paramètre majeur de comparaison entre les prestataires, et donc de satisfaction pour les clients finaux.

De fait, l'optimisation de la coordination entre les services concernés par la logistique permet de poursuivre un objectif commun : livrer plus vite, dans les meilleures conditions possibles, pour satisfaire les clients.

La recherche de flexibilité s'inscrit dans cette optique compétitive. La chaîne logistique doit s'adapter à un besoin grandissant d'agilité, nécessaire à la conservation de l'avantage concurrentiel : il s'agit de passer les commandes aux bons moments pour répondre aux besoins des consommateurs de façon pertinente.

1.4. Les objectifs de la logistique internationale

L'objectif de base qu'une entreprise essaie d'atteindre en utilisant la logistique au niveau mondial ou même au niveau national est de maintenir le flux assuré de biens et services du vendeur à l'acheteur avec les éléments suivants :

- Le bon produit.
- Les bonnes quantités et assortiments.
- Les bons endroits.
- Le bon moment.
- Le bon coût/prix.
- La bonne condition.

1.5. Les différents modes de transport

Le transport est un élément stratégique qui met en valeur la compétitivité du vendeur. Les entreprises exportatrices choisissent leur mode de transport en fonction du coût, du délai et de la sécurité. D'autres critères tels que la nature du produit, la qualité et le pays de l'acheteur détermineront le choix du mode de transport principal.⁶⁶

1.5.1. Le transport fluvial

Le transport fluvial est le transport de marchandises ou de biens par voie d'eau (fleuve et canaux). C'est un mode de transport très économique, car, il est peu coûteux en énergie ; il permet de transporter des tonnages très importants, ce qui en fait un moyen de transport massif et peu polluant, mais il est lent, ce qui peut représenter un avantage logistique en permettant d'économiser en frais d'entreposage (l'entrepôt, c'est le bateau).

1.5.2. Le transport ferroviaire

C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs régions du monde. En effet, le transport ferroviaire utilise généralement les expéditions par wagons isolés ou par train entier pour des tonnages supérieurs. Il faut noter que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde par manque de voie ferrée transcontinentales. Ce type de transport présente aussi la possibilité d'effectuer des livraisons sur de longues distances.

1.5.3. Le transport routier

Le camion reste, sans conteste, le moyen privilégié de transport de marchandise, lorsque l'itinéraire couvre le même continent et lorsque le temps et les distances le permettent. L'avantage du transport routier est certainement sa souplesse. Le véhicule routier va n'importe où, pourvu que l'y conduise une route. C'est en fait un moyen qui se suffit à lui-même : le camion peut enlever un colis de la porte de l'expéditeur et le déposer littéralement à la porte du destinataire, même dans les endroits les plus reculés.

Le deuxième point à souligner est la facilité du groupement des commandes. Cette pratique du groupement est rendue possible à cause de sa rentabilité pour le transporteur et de l'accessibilité en termes de frais pour l'utilisateur.

⁶⁶ Isabelle Limoges et Karl Miville-de Chêne, (2013), le commerce international, par contact monde, 3^{ème} Edition, P 81.

Le troisième point en faveur du transport routier est son coût. Sur des distances moyennes, la route offre une excellente opportunité pour de grands volumes, sans compter bien évidemment la possibilité de groupage.

1.5.4. Le transport aérien

Certainement le plus rapide. Cette qualité en fera le moyen privilégié pour l'envoi des denrées délicates ou périssables. Cette excellence du service a un coût. Si le transport aérien se prête idéalement aux colis de petites tailles, mais fortement chargés de valeur commerciale, il devient vite prohibitif si la valeur marchande de la marchandise est faible en relation avec le coût du transport.

Le tableau suivant va représenter les différentes modes de transport et leurs caractéristiques techniques, leurs avantages et inconvénients ;

Tableau 7 : Représentation des différents modes de transport et leurs caractéristiques techniques, leurs avantages et inconvénients.

<i>Mode transport</i>	<i>Caractéristiques techniques</i>	<i>et Avantages</i>	<i>Inconvénients</i>
Maritime	-Diversité et adaptation des différents types de navires -Utilisation très Répondue du Conteneur: évité les ruptures de charge - Réduit le cout de la manutention et des assurances	-Adapté aux expéditions lointaines -Prix avantageux -Absence de rupture de charge - Possibilité de stockage dans les Zones portuaires -Rapidité, Sécurité, pour les marchandises	-Délais et sécurité parfois aléatoires -Fréquence des départs -Certaines lignes neTransportent pas de Conteneurs. -Assurances et emballages plus Onéreux -Cout au kilo relativement élevé
Aérien	-Appareils mixtes et tout cargo. -Chargement en ULD (Unit load Service où Unité de chargement)	- Diminution des frais financiers et de stockage -Emballages et assurances moins Couteux	-Peu adapté au X Marchandises de faibles valeurs -capacité limitée - Rupture de charge
Routier	-pratique de la Conteneurisation et Possibilité de combiner rail et route.	-Délais relativement couts -Complément indispensable des Autres modes de transport -Souplesse d'utilisation	-Délais et sécurité variables -Cout élevé pour les destinations -Peu adapté aux grandes quantités
Ferroviaire	-Expédition par wagoniséolé entre 5 et 60 tonnes et possibilité de trains entiers pour des tonnages supérieurs. - Diversité du matériel disponible et utilisation de caisses mobiles	-Développement du transport Combiné. -Cout avantageux et rapidité pour les longues distances. -Multiplication des délais garantis	-Compétitivité moindre pour les courtes distances -Ruptures de charge. -Limité par réseau.
Fluvial	-Utilisation des voies navigables naturelles et des canaux	-Prix très bas -adapté aux marchandises Pondéreuses	-Réseau fluvial limité -Lenteur

Source : Loth. D, (2009), L'essentiel des techniques du commerce international, édition PUBLIBOOK, Paris, P28.

En effet, la logistique est la fonction horizontale de l'entreprise. Elle vise à adopter une Gestion Globale, Coordination, Synchronisation et Accélération de Flux : Physique (Matières premières, composants, en-cours, produits finis, emballages et déchets), mais aussi d'information EDI (Échange de Données Électronique), ECR (Efficient Consommateur Réponse), SCM (Supply Chain Management).

*Mais ce qui nous intéresse le plus dans ce mémoire c'est le transport le plus utilisé, le transport maritime...

2. Le transport maritime

L'importance stratégique du transport maritime a rapidement incité les États à adopter des politiques mondiales car il est considéré comme une source de puissance et une nécessité économique, dérivée de l'indépendance de l'approvisionnement stratégique, et également un moyen d'aider un pays à développer le commerce et la prospérité économique. Les routes maritimes sont devenues un enjeu, et même les États en situation d'autarcie les ont incluses dans leurs plans de développement pour stimuler le commerce extérieur et donc l'activité économique. En effet, elles permettent des importations à moindre coûts et ouvre la compétitivité des exportations nationales.

2.1. Présentation du transport maritime

La logistique maritime désigne l'ensemble des opérations concernant la gestion des flux des marchandises, ou produits semi-finis et produits finis, Ces activités peuvent inclure les communications et l'organisation liées au transport, l'entreposage et le stockage. C'est-à-dire assurer leur acheminement et leur stockage depuis les stocks production jusqu'au lieu de distribution, par voie maritime.

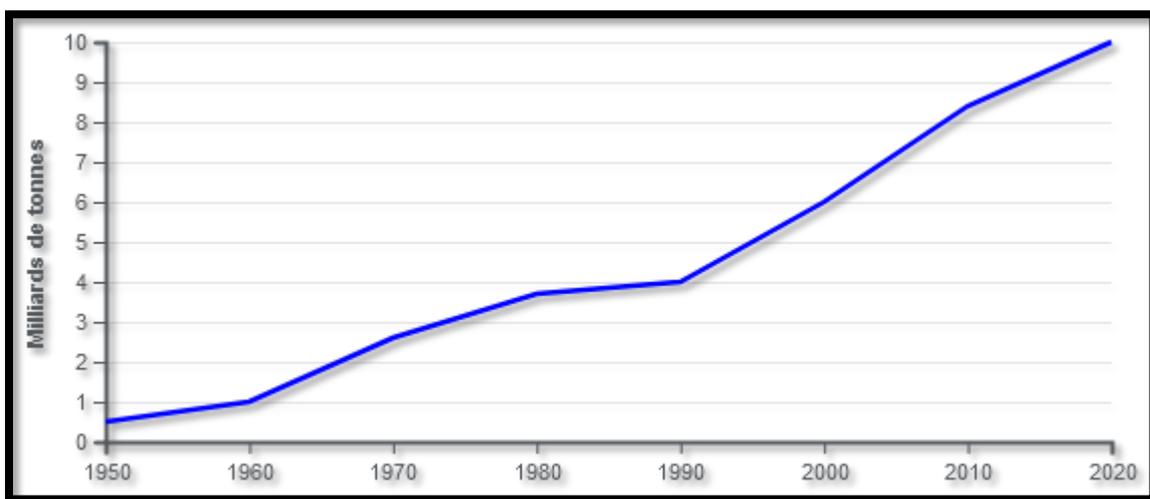
Figure 9 : Représentation de la logistique maritime



Source : Hesnault International Logistics. Voir le lien suivant : <https://www.facebook.com/hesnaultlogistique/photos/a.184199442188819/627767931165299/?type=3> (Consulté le 31 Juillet 2021)

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des personnes pour l'essentiel par voie maritime, le long des routes maritimes et occasionnellement des canaux (Canal de Panama, Canal de Suez et les estuaires portuaires notamment). Le transport maritime comprend également la prise en charge du pré-acheminement et du post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissance dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants, par exemple)⁶⁷.

Figure 10 : Évolution du transport maritime mondial (marchandises) de 1950 à 2020



Source: United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport 2018*.

Le transport maritime est le mode de transport international le plus ancien et le plus important pour le transport de marchandises en termes de capacité, représentant encore aujourd'hui 90% du commerce international. Il consiste à déplacer des marchandises par voie maritime (marine marchande).

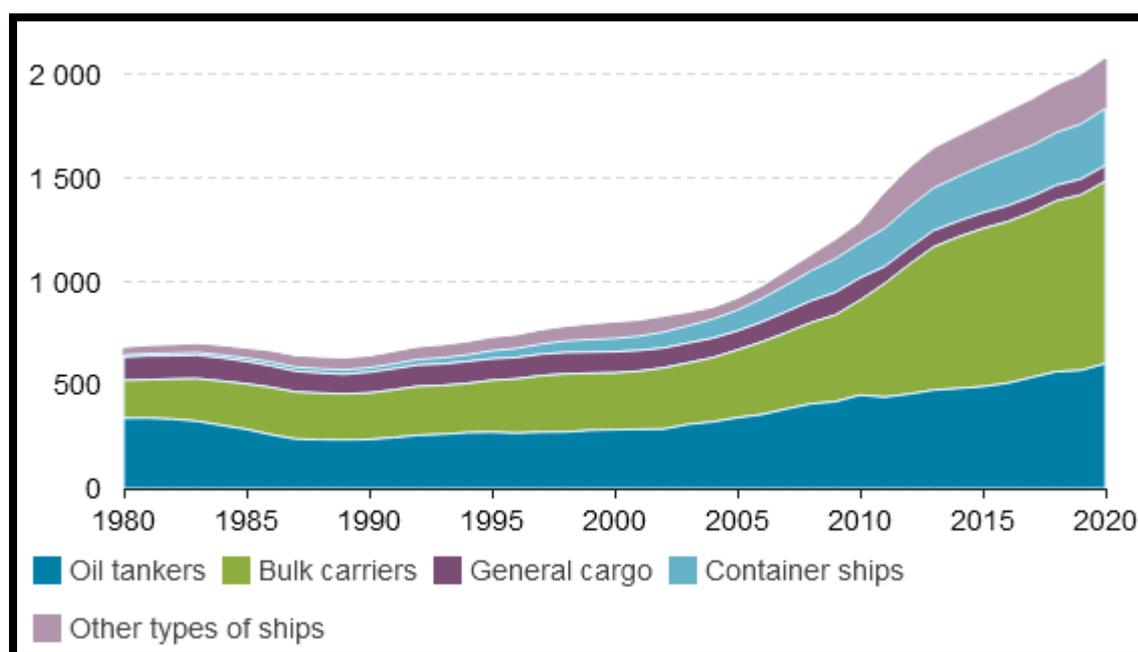
Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc.). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse ou « divers ».

⁶⁷ Voir le lien suivant : <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/537cdac6bef60.pdf> (Consulté le 04/07/2021).

2.2. Développement et composition de la flotte mondiale

En janvier 2020, la flotte mondiale a atteint une capacité de charge de 2,1 milliards de tpl, soit 81 millions de tpl de plus que l'année précédente. Au cours des dernières années, le tonnage a considérablement augmenté dans tous les segments, à l'exception des transporteurs de marchandises générales. Les vraquiers ont enregistré une augmentation particulièrement rapide. Entre 2010 et 2020, leur part dans la capacité de transport totale est passée de 36% à 43%, tandis que la part des pétroliers est passée de 35% à 29% et celle des marchandises générales de 8% à 4%.

Figure 11 : Flotte mondiale par principal type de navire (millions de tonnes de port en lourd)



Source : UNCTADstat (CNUCED, 2020a) ; Recherche Clarkson. Voir le lien suivant : <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html> (Consulté le 31/07/2021).

Note : Navires commerciaux de 100 tonneaux et plus. Chiffres de début d'année.

2.3. Types de navire dans le transport maritime

Il y a tellement de sortes de navires qu'il est difficile de faire l'inventaire. On peut essayer de les classer par genre de cargaison, puis par genre de services.

2.3.1. Sec

○ Porte-conteneurs

Navires puissants et rapides. Les porte-boîtes, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds qu'ils peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40 pieds. Les plus gros actuels font près de 400 m de long et transportent 16.000 EVP.



○ Vraquiers

Les vraquiers totalisent 40% de la flotte mondiale. Ils sont plus de 8 000 et transportent d'énormes quantités de cargaisons : minerais, charbon, grains etc. Certains transportent indifféremment du grain, du minerai ou du pétrole.



○ Polyvalents

Ces navires peuvent transporter des conteneurs et des marchandises en emballage conventionnel, sacs, caisses, ballots etc...



- **Ro-Ro (Roll on/roll off)**

Navires équipés de sortes de pont levis permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions. Leur capacité se mesure en tonnes mais aussi en longueur de roulage.



- **Réfrigérés**

Navires généralement rapides et de taille assez modeste, transportant bananes, poisson ou viandes congelés.



2.3.2. Liquide

- **Pétrole brut**

Les plus grands navires jamais construits. Baptisés VLCC (Very large crude carriers) ou ULCC (ultra large crude carriers), existent aussi dans des tailles plus modestes mais guère en dessous de 100.000 tonnes de port en lourd.



- **Pétrole, produits**

Transportent plutôt des produits raffinés, trois ou quatre différents en même temps, essence, gazole, kerozène, fuel domestique. Donc des navires de taille réduite, guère plus de 30 ou 40.000 tonnes de port en lourd.



- **Chimiques polyvalents**

Navires sophistiqués transportant à peu près n'importe quel liquide, à la pression atmosphérique. Chaque cuve est équipée d'une pompe et d'un tuyautage à part, ce qui leur permet de transporter autant de produits différents que de cuves, 30 ou 40.



- **Chimiques spécialisés**

Navires dédiés au transport d'un seul produit : acide phosphorique, méthanol, vin, jus d'orange. Affectés en général toute leur vie à une ligne donnée.



- **Bitumiers**

Parmi les navires spécialisés, les bitumiers sont caractérisés surtout par la température élevée à laquelle sont transportées les cargaisons, jusqu'à 250° C. Cela impose des doubles coques isolées, des échantillonnages élevés et des équipements particuliers. La flotte mondiale en compte 230 (en 2015) dépassant rarement 10 000 TPL.



2.3.3. Gaz

- **Méthaniers à membrane**

Transportent du gaz naturel liquéfié GNL, principalement du méthane. Le gaz est transporté liquide à une température de -162°.

Il est maintenu en température par l'isolation des cuves, le navire ne produit pas de froid. L'isolation est constituée de couches de matériaux isolants, recouverts

d'une membrane en invar. Le gaz qui s'évapore de la cargaison est récupéré, réchauffé et utilisé comme carburant.



- **Méthaniers à sphères**

Les cuves sont des sphères en acier inox, non solidaires de la coque mais suspendues, système Kvaerner-Moss.



- **Méthaniers regazéificateurs**

Les méthaniers classiques déchargent leur cargaison sous la même forme qu'ils l'ont chargée. Les régazéificateurs eux, peuvent alimenter directement un réseau en gaz sous haute pression. Ils peuvent aussi être utilisés comme des méthaniers classiques. Ils sont désignés par l'acronyme FSRU, Floating Storage & Regasification Unit.



- **Gaziers**

De taille beaucoup plus modeste, les gaziers transportent des gaz de pétrole liquéfiés (GPL). Butane, propane, ammoniac et autres ont des caractéristiques différentes, et les navires gaziers sont de plusieurs types. La plupart sont pressurisés, d'autre réfrigérés ou semi-réfrigérés, avec différents systèmes de cuves de cargaison.



2.3.4. Services

- **Câbliers**

Posent et entretiennent des câbles de télécommunications au fond des océans dans le monde entier. Leurs moyens techniques leur permettent d'autres missions ponctuelles variées.



- **Offshore**

Nombreux services différents : ravitaillement des plateformes en matériel, eau et provisions, assistance sous de nombreuses formes à la recherche et à l'exploitation du pétrole en mer.



- **Remorquage**

Portuaire pour aider les navires à s'accoster et appareiller, déplacement de barges et pontons. Remorquage en mer pour déplacer des grues, navires sans propulsion, ou assistance à des navires en détresse.



- **Recherche**

Océanographie, étude des ressources en poissons, recherche sismique de pétrole. Emploient en général plus de scientifiques que de marins.



○ **Dragage**

Creusement et entretien de chenaux, création de polders, exploitation de gisements de sables. Ces navires utilisent différentes techniques.



2.4. La tarification du transport maritime

Les Compagnies de transport adoptent des règles de tarification aussi variées que sont les modes de transport utilisés, les conditions d'expédition, les caractéristiques physiques des marchandises ou encore les emballages utilisés.

Il en ressort néanmoins 2 modes de tarification le plus souvent utilisés : le mode conventionnel et le mode forfait. À la suite de la présentation de ces modes, sont expliqués les correctifs du fret maritime et la règle du "payant pour".⁶⁸

✓ **Le fret de base**

Pour les expéditions en conventionnel (sacs, caisses, fûts...) le fret est généralement établi pour un voyage donné à l'Unité Payante (U.P.). L'unité payante est la tonne ou le m³ à l'avantage du navire. La compagnie maritime applique la règle de l'équivalence poids/volume à l'avantage du transporteur, c'est à dire que la taxation s'applique sur la valeur obtenue la plus élevée.

L'équivalence poids/volume est de 1 tonne = 1 m³ = 1 UP

Et le poids pris en considération par le transporteur est le poids brut : poids net + emballage

Pour un envoie de 3 m³ et 2 tonnes brutes le chargeur paiera 3 UP puisque 3 m³ > 2 tonnes : taxation en léger, car cotation au cubage.

Pour un envoie de 4 m³ et 4,57 tonnes le chargeur paiera 4,57 UP puisque 4,57 > 4 : taxation en lourd, car cotation au tonnage.

⁶⁸ Voir le lien suivant : <https://pdfcoffee.com/le-transport-maritime-international-pdf-free.html> (Consulté le 04/07/2021).

Attention :

Très souvent les tarifs ne sont pas donnés à l'UP mais à la tonne. Mais il faut quand même toujours faire l'équivalence poids/volume et taxer sur la valeur la plus élevée.

Il existe une tarification maximum applicable aux petits colis, de même qu'il existe des règles particulières pour certaines marchandises (animaux, voitures...) qui sont taxées à l'unité et non à l'UP. Les marchandises de grande valeur sont taxées sur la base de leur valeur.

✓ Les correctifs

Les correctifs peuvent parfois être donnés en %. Lorsqu'on a plusieurs correctifs en %, le calcul se fait généralement en cascade ; ou bien en valeur par UP. Il faut toujours faire attention.

▪ Les correctifs conjoncturels :

- La surcharge fuel ou la BAF (Bunker Adjustment Factor) : permet d'intégrer les variations du prix des combustibles entre 2 éditions du tarif. Il s'agit d'un pourcentage en plus ou en moins du fret de base ;
- La surcharge monétaire ou CAF (Currency Adjustment Factor) : permet de tenir compte des variations de la monnaie ;
- La surcharge d'encombrement portuaire : majore le prix sur certaines destinations, où une immobilisation anormale du navire est à prévoir.

▪ Les correctifs permanents :

- La taxe sur les colis lourds (au-dessus de 5 tonnes) ;
- La surtaxe d'extra longueur (au-dessus de 12 mètres) ;
- Harbour dues : droits portuaires à la charge de la marchandise ;
- Wharfage dues : droits de quai ou de bassin ;
- LSD (Landing Storage Delivery) : mise à terre, magasinage et livraison.

✓ Les ristournes

- Les ristournes de fidélité : la plupart des conférences les utilisent. Elles s'adressent aux chargeurs qui s'engagent à ne s'adresser qu'aux compagnies de la conférence.

Elles vont de 8 à 9,5 % du fret si elles sont déductibles immédiatement et jusqu'à 10 % si elles sont reversées seulement tous les 6 mois ;

- Les taux de fret réduits : de 10 % environ pour les chargeurs ayant signé un contrat avec l'armement ;
- Le chargeur doit payer des dommages et intérêts s'il rompt abusivement le contrat.

Ces réductions sont dues à la marchandise, donc destinées au chargeur. Donc si c'est un transitaire qui charge à la place de l'expéditeur réel, les ristournes qu'il obtient de la compagnie maritime sont destinées au chargeur réel, donc il doit les reverser à son client.

✓ **Les liners terms**

Les liner terms correspondent aux opérations qui se passent dans le périmètre du port. Il s'agit de savoir lesquelles de ces opérations sont déjà comprises dans le prix du fret que nous propose la compagnie maritime (et donc exécutées par elle) et lesquelles ne le sont pas (c'est à dire qu'elles seront donc à notre charge et nous coûteront en plus du fret).

Attention :

Les liner terms n'ont rien à voir avec les incoterms ! Ils ne changent en rien les transferts de risques et peuvent poser des problèmes pour les transferts de frais entre acheteur et vendeur, puisqu'ils ne se superposent pas aux incoterms.

✓ **La tarification au conteneur**

Pour les marchandises en conteneur il y a de plus en plus souvent des tarifications forfaitaires « à la boîte » :

- CBR (Commodity Box Rate) : taux à la boîte par grandes classes de marchandises ;
- FAK (Freight All Kind) : taux à la boîte quel que soit le contenu, avec un minimum de taxation.

Sinon le fret se calcule sur les mêmes bases que le conventionnel (voir partie fret de base) avec un minimum de taxation. On ajoute à ce fret les correctifs cités précédemment et on retranche les ristournes.

De même s'ajoutent d'autres éléments :

- Location du conteneur ;
- Carrier haulage (tractation du plein) si le pré acheminement et/ou le post acheminement sont réalisés par la compagnie. Ce système s'oppose au Merchant haulage si le pré acheminement et/ou le post acheminement sont réalisés par le chargeur ;
- Les THC (Terminal Handling Charges) appelées CSC (Container Service Charges) en Amérique du Nord, si ces dernières ne sont pas incluses dans le fret (cf. liner terms) ;
- Les Harbour dues ;
- Éventuellement les surestaries si le conteneur reste stationné trop longtemps dans le port.

✓ **La tarification Ro-Ro**

Le plus souvent la tarification est indépendante de la marchandise. Elle peut être forfaitaire suivant la taille et il peut exister des correctifs au poids.

Enfin, le transport maritime est d'une importance capitale en termes de chiffres dans le commerce international, qui représente aujourd'hui 90% des transactions de marchandises, aussi plus de 50 000 navires de commerce naviguent à travers la planète. Ensuite plus de 60% de la flotte mondiale dédiée au transport maritime international, et l'activité du transport maritime international emploie plus de 1,3 million de marin de commerce.

3. Activité portuaire

Les ports sont importants et servent de plaques tournantes au transport qui facilitent le mouvement des marchandises vers les entreprises dans les communautés locales et les marchés mondiaux. Les ports peuvent relier les marchandises aux consommateurs par le réseau routier, les chemins de fer, le transport aérien et les autoroutes maritimes nationales (voies de transport par eau). Ces ports comprennent des ports maritimes ainsi que des ports inter-côtiers et intérieurs plus petits qui facilitent la circulation des marchandises entre les ports maritimes et les communautés locales.⁶⁹

Le port est un élément essentiel de bon déroulement des activités commerciales effectuées par voie maritime.⁷⁰

3.1. Les ports : Ampleur et Potentiel

- Les ports représentent des nœuds majeurs dans la logistique mondiale ;
- Les ports sont des centres de transbordement entre la terre et la mer, tendent à devenir des Hub logistique :
- Ils ont vocation à être des plates-formes logistiques ;
- Aujourd'hui, à l'aire de la mondialisation les ports doivent être considérés comme des hauts lieux de création de la valeur ajoutée ;
- Ce sont des lieux de concentration (renforcement) et d'éclatement (transbordement) des marchandises via les différents types de transport.

3.2. Définition du port

- Le Port : vient du latin portus, le port est un abri naturel ou artificiel pour les navires, aménagé pour l'embarquement et le débarquement du fret et des passagers.
- Le port est un lieu d'interface entre avant-pays et arrière-pays. Il est le "poumon" des échanges internationaux. Maillon indispensable à la chaîne de transport, il concrétise la rupture de charge et est une place de rencontre de tous les opérateurs du transport.
- Le port est l'ensemble des espaces terrestres, eaux maritimes ou fluviales, des infrastructures et des superstructures réunissant les conditions physiques et

⁶⁹ Voir le lien suivant : <https://www.epa.gov/community-port-collaboration/ports-primer-21-role-ports> (Consulté le 31/07/2021).

⁷⁰ Voir le lien suivant : <https://pdfcoffee.com/download/chapitre1-introduction-a-la-logistique-portuaire-maritime-1pdf-pdf-free.html?reader=1> (Consulté le 04/07/2021).

d'organisation permettant l'accueil des navires pour qu'ils s'y abritent, y accostent, y effectuent les opérations d'embarquement, débarquement des marchandises ou des passagers, s'y approvisionnent ou y effectuent de réparation.

- Le port peut être de commerce, de pêche, de plaisance ou de plusieurs de ces activités à la fois.

3.3. La structure du port

Le port est composé des éléments suivants :

- Enceinte portuaire : qui est la zone terrestre clôturée, attenante aux bassins et aménagée pour l'embarquement, le débarquement et d'entreposage des m/ses ainsi que pour l'embarquement et le débarquement des passagers et soumise au contrôle de l'autorité portuaire, et la douane.
- La rade : zone maritime ou fluviale du port, constituée de :
 - La zone de pilotage obligatoire,
 - La zone de mouillage dans laquelle le stationnement des navires est soumis à l'autorité portuaire.



Un navire sera considéré comme étant en « mouillage » s'il est à l'ancre à l'intérieur du périmètre du port.

- Le chenal d'accès qui est l'espace maritime ou fluvial réservé à la navigation pour les opérations d'entrée ou de sortie du port.

- Les infrastructures portuaires, qui sont l'ensemble des ouvrages terrestres, maritimes construits et aménagés pour l'accueil des navires. Elles comprennent notamment :
 - Les ouvrages de protection tels que les digues et les jetées ;
 - Les ouvrages d'accostage tels que les quais et les appontements ;
 - Les bassins ;
 - Les terres pleines ;
 - Les superstructures portuaires qui sont l'ensemble des constructions, installations et aménagements affectés au service des navires, des marchandises ou des passagers.

3.4. Classification des ports

On peut classer les ports selon les caractéristiques physiques ou naturelles, selon les fonctions remplies par les ports et selon la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement « CNUCED » qui a proposé une classification basée sur l'ensemble des prestations fournies par la place portuaire, pour le développement des échanges.⁷¹

3.4.1. Classification des ports selon leurs localisations

- **Les ports maritimes :** Ils sont situés sur la cote d'une mer ou d'un océan ; Ce sont généralement les ports principaux pour un pays, une façade maritime accueillant les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin plus de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition.

⁷¹ Voir le lien suivant : <https://pdfcoffee.com/download/chapitre1-introduction-a-la-logistique-portuaire-maritime-1pdf-pdf-free.html?reader=1> (Consulté le 04/07/2021).

➤ **Les ports fluviaux :**

Ils se trouvent sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils sont souvent aménagés sur un bar mort ou dans une plage naturelle ; certains ports fluviaux sont créés artificiellement en creusant la terre pour créer des bassins accessibles depuis le fleuve.



- **Les ports lacustres :** Se sont situés en bord d'un lac s'ils ne sont pas soumis aux aléas des marées, les vagues peuvent poser un problème sur les grandes étendues d'eau. Ces ports comprennent les petites marinas à bord des lacs de montagne mais également les grands ports de commerce sur les grands lacs.

➤ **Les ports à sec :**

Est un emplacement terrestre destiné à accueillir les bateaux en dehors de leurs périodes de navigation.



Ce dernier est relativement récent (depuis les années 1960 aux Etats-Unis), et permet le stockage à terre de petites unités tels que les voiliers de plaisance et les yachts. Ces ports sont situés à proximité directe du plan d'eau ou d'un port de plaisance.

3.4.2. Classification des ports selon leurs activités

- **Les ports de commerce :** ils servent à accueillir les navires de commerce incluant le trafic de passagers sur les ferries et les paquebots et le transport de marchandises pour les navires cargo. Les m/ses peuvent être liquides ou solides, en vrac ou emballées. Les cargaisons roulantes (pour les rouliers) ont besoin de zones d'attente, éventuellement de parkings. Outre les espaces de stockage et les moyens de manutention nécessaires, un port de commerce inclut aussi des :

- Liaisons routières et ferroviaires, voire fluviales avec la terre ;
- Différentes darses et terminaux spécialisés ;
- Des bassins pour les navires de services associés ;
- Selon les cas, des bassins dédiés à la réparation, un dispositif de séparation du trafic...

- **Les ports militaires**

- Un port militaire ou port de guerre ou base navale accueille les navires et bâtiments de guerre ;
- Certains ports sont ouverts, mais d'autres, notamment les bases de sous-marins, sont fermés et interdits au public pour des raisons de sécurité et de sûreté ;
- Un port militaire peut inclure un arsenal, une école navale, un chantier de réparations, des moyens de ravitaillement, de logement et d'entraînement pour les équipages ;
- Certains navires militaires, notamment les patrouilleurs, peuvent être basés dans d'autres types de ports.

- **Les ports de pêche**

- Un port de pêche : prévu pour l'accostage des navires de pêche pour décharger leurs prises de poisson.
- Il offre des équipements simples (quai, chariots...) et des services aux navires et au poisson (maintenance, glace, halles de vente, entrepôts conditionnés...).
- Les chalutiers de haute mer partant pour plusieurs semaines auront

besoin de plus d'espace de quai en revenant décharger leur cargaison, tandis que les petits bateaux de pêche partant à la journée auront besoin de pouvoir décharger rapidement pour la criée.



- **Les ports de plaisance (Marina)**

- Le Port de plaisance est conçu pour l'accueil des bateaux de plaisance, de loisir et de compétition, à voile et à moteur.
- La plupart de ces bateaux sont de petite taille (<20 m) et les places de port sont standardisées grâce à des pontons et des cat-ways ;
- Différents services d'avitaillement, de mise au sec et de réparation, une pompe à carburant, et divers services pour les équipages.

- Ces ports sont souvent situés près du centre des villes pour des raisons touristiques.



Depuis les années 1990 l'évolution portuaire est entrée dans une nouvelle phase, dans laquelle la coopération entre les ports a rapidement pris de l'importance. Les principaux moteurs en ont été l'apparition du Logistique Portuaire Maritime sur courte distance, l'augmentation de la taille et du volume des navires et, par voie de conséquence, la pression croissante exercée sur la capacité portuaire. Cette phase est appelée « régionalisation portuaire ».

Selon la stratégie de développement, la politique commerciale et selon l'implication des ports dans l'économie mondiale, le Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement CNUCED a adopté une classification générationnelle.

3.4.3. Classification des ports selon la CNUCED

Le port dans son développement a passé par quatre générations⁷² :

- **Le port de première génération**

C'est un port conservateur dont l'activité principale est de servir d'interface entre les modes de transport, ses activités sont limitées aux services de manutention et d'entreposage, ses services assurent peu de valeur ajoutée à la marchandise.

⁷² Voir le lien suivant : [http:// www. Cnuced. com](http://www.Cnuced.com). (Consulté le 04/07/2021).

- **Le port de deuxième génération**

Son rôle est de développer des activités industrielles et commerciales dans le port. Il protège l'implantation d'industrie (pied dans l'eau) les services offerts par le port s'étoffent à des fonctions de modifications et des fonctions industrielles et commerciales, les liens avec les usagers se renforcent.

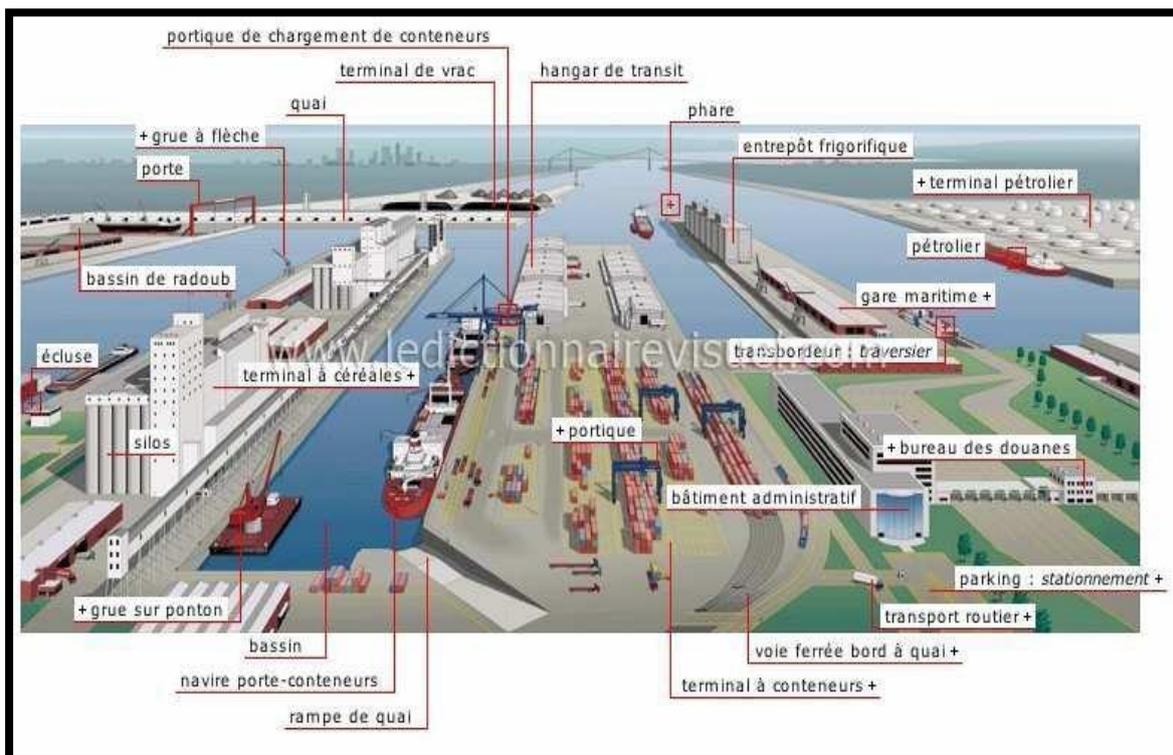
- **Le port de troisième génération**

Il est intégré à un réseau de transport international au service du commerce international. Il s'adapte à la nouvelle organisation du transport maritime attachée à l'événement de la conteneurisation.

- **Le port de quatrième génération « port réseau »**

Le port réseau a une stratégie d'internationalisation et de diversification de ses activités et la division dans les métiers connexes du transport terrestre et de la logistique, le port dispose d'implantation à travers le monde afin de maîtriser les deux bouts de la chaîne de transport.

Figure 12 : Le port réseau



Source : <https://pdfcoffee.com/download/chapitre1-introduction-a-la-logistique-portuaire-maritime-1pdf-pdf-free.html?reader=1> (Consulté le 04/07/2021).

3.5. Les opérations portuaires et ses intervenants

Le caractère international du Transport Maritime, la complexité des procédures de transfert des marchandises de l'expéditeur jusqu'à l'importateur, les moyens et les équipements utilisés nécessite l'intervention de plusieurs opérations et intervenants. En d'autres termes, l'expédition d'une marchandise d'un point à un autre requiert plusieurs services effectués par des agents spécialisés.⁷³

3.5.1. Les clients du port

3.5.1.1. Les Armateurs

- **Armateur (Shipping Owner) :** Société qui exploite le navire en son nom et qui lui arme en lui fournissant du matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation.
- **Armateur non-proprétaire (Shipping Operator) :** c'est un affréteur qui loue un navire ou qui exploite un navire en location, selon les termes du contrat de location ou charte- partie d'affrètement.
- **L'affrètement :** porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affréteur, en d'autres termes, c'est la mise en disposition du navire à l'affréteur.
- **Le Contrat d'Affrètement (Charte-partie) :**
 - La charte-partie est l'acte constituant le contrat d'affrètement.
 - Il s'agit d'un accord par lequel le propriétaire d'un navire (le fréteur) loue celui-ci à d'autres personnes (affréteurs) en vue du transport d'une cargaison.
 - La charte-partie est donc l'instrument du contrat d'affrètement. Elle stipule les obligations des parties et leur tient lieu de loi. « Le contrat, lorsqu'il est écrit, est constaté par une charte-partie qui énonce, outre le nom des parties, les engagements de celles-ci et les éléments d'individualisation du navire. »
- **Les types d'affrètements :**
 - L'affrètement coque nue : Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps défini sans armement ni équipage

⁷³ Voir le lien suivant : <https://pdfcoffee.com/download/chapitre1-introduction-a-la-logistique-portuaire-maritime-1pdf-pdf-free.html?reader=1> (Consulté le 04/07/2021).

ou avec un équipage incomplet. L'affréteur à la gestion nautique et commerciale du navire.

- L'affrètement au voyage (Trip-Charter) : Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.
- L'affrètement à temps (Time-Charter) : Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale.

▪ **Autres définitions :**

- Jours de planche (ou Staries) : Nombre de jours stipulés et alloués à l'affrètement d'un navire pour les opérations de chargement et de déchargement de la cargaison ;
- Surestaries : Somme à payer par l'affréteur d'un navire à l'armateur pour chaque jour, dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement ou le déchargement du navire ;
- Despatch money : Prime payée par l'armateur pour tout temps gagné dans les opérations d'embarquement ou de débarquement d'un navire affrété.

3.5.1.2. Les chargeurs

- **Le chargeur (Shipper)** : est le nom donné à l'agent, propriétaire ou non de la marchandise, expéditeur qui conclue le contrat de transport international et le plus souvent, remet la marchandise au transporteur. Il peut être :
- **Le Contrat de Transport (Connaissance Maritime)** : par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié. Il est :
 - À titre onéreux (il y a un prix à payer) ;
 - Consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur) ;
 - À Caractère obligatoire (obligations de part et d'autre).
- L'élément qui matérialise le contrat de transport est le Connaissance ou B/L délivré en 4 exemplaires :
 - Un exemplaire destiné au commandant en chef du navire ;
 - Un exemplaire destiné à l'agent consignataire ;

- Un exemplaire destiné au Shipper :
- Un exemplaire destiné au réceptionnaire.

3.5.1.3. Le Consignataire / Agent Maritime

Le consignataire de navires (Shipping Agent) est un mandataire représentant l'exploitant du navire (armateur ou affréteur), soit à titre permanent ou occasionnel, tant au port d'embarquement qu'au port de débarquement. Chargé des missions suivantes :

- Accomplissement des procédures administratives chez l'Autorité Portuaire ;
- Assistance du capitaine du navire ;
- Assurer les fonctions de l'armement ;
- Commercialisation du produit « Transport Maritime » ;
- Délivrance de la marchandise.

3.5.2. Services rendus au navire

C'est l'ensemble de prestations fournies au navire, par des prestataires de services logistiques spécialisés, lors de son escale à un port donné.

3.5.2.1. Le Pilotage

- Il a pour mission d'assister le capitaine de navire dans ses manœuvres d'entrée et de sortie du port ;
- Chaque port a des spécificités nautiques que le commandant du navire ne peut connaître ;
- Un pilote est envoyé alors à bord afin d'orchestrer les manœuvres et assurer le maximum de sécurité pour le navire.

3.5.2.2. Le Remorquage (Towage)

- Il vise à assister de façon motorisée les manœuvres d'entrée et de sortie du port ;
- La grande taille de certains navires contraint les commandants à demander l'aide des remorqueurs pour :
 - Réguler leur vitesse ;
 - Pouvoir accoster.

3.5.2.3. Le Lamanage (Mooring)

- Consiste à immobiliser un navire le long du quai, tout en fixant ses amarres avec les bollards à quai.

3.5.2.4. La capitainerie

- Un des services clés de l'autorité portuaire, dirigée par un commandant de port qui a pour mission de :
 - Intégrer le navire dans le complexe portuaire à l'heure prévue ;
 - En lui affectant les ressources nécessaires pour l'escale (quai, équipements, etc.) dans des conditions optimales.
- Seul le commandant du port est autorisé ou de réfuter un navire en fonction des éléments réunis (dangerosité, praticabilité, etc.) ;
- La capitainerie s'occupe aussi de la sécurité intérieure du port :
 - Il doit établir des files d'attentes selon la fréquentation des installations (zone de mouillage). Informé par le consignataire de l'heure d'arrivée du navire ;
 - Le capitaine du navire informe à son tour les pilotes, les remorqueurs, les lamaneurs, etc. pour se tenir prêt.

3.5.2.5. Le Ravitaillement en Combustibles (Bunkering)

- Le soutage est un service générique qui consiste à approvisionner, ravitailler les navires en carburants (hydrocarbures) nécessaires, pour la navigation de ces derniers dans la mer.
- L'opération de soutage (Bunkering Operation) est effectuée par des avitailleurs, qui sont le plus souvent des petits navires de soutes, approvisionnant en fuel ou tout autre type de carburant les navires clientes.
- Les avitailleurs sont appelés en anglais Bunker Barges.

3.5.2.6. Le Changement d'équipage (Crew Change)

- C'est un service réversible permettant :
 - L'adhésion des nouveaux membres d'équipage (Commandant, Chef ingénieur...), depuis leurs villes à bord du navire faisant l'escale dans un port donné.
 - Le départ éventuel des marins ayant terminés la période de travail mentionné dans le contrat à bord du navire. (4 mois).

3.5.3. Service à la marchandise

3.5.3.1. Les Entreprises de manutention : sont des entreprises qui assurent l'interface entre l'eau et la terre, qui effectuent l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires. Ayant les différentes nomenclatures comme :

- Acconiers : Terme utilisé surtout en Méditerranée ;
- Stevedores : Terme utilisé dans les ports d'Europe du Nord,
- Docker : L'ouvrier docker est un ouvrier professionnel spécialisé dans le chargement et le déchargement des marchandises à bord des navires.

3.5.3.2. Le Transitaire (Forwarding Agent) : est un auxiliaire très important du commerce extérieur. Il intervient dans la chaîne du transport en tant que :

- En tant que mandataire, il agit soit pour le compte du chargeur à l'embarquement, ou du réceptionnaire au débarquement. Il a pour rôle de suppléer le chargeur ou le réceptionnaire, desquels il a reçu une mission bien précise.
- Ou Commissionnaire et Organisateur de transport : il organise le transport de la marchandise de bout en bout, pour le compte de l'expéditeur. Son rôle est de désigner les routes, modes de transport, les ports, etc. C'est lui qui négocie le fret avec la compagnie maritime.

3.5.3.3. Les Prestataires de Services Logistiques (PSL) : il assume les fonctions d'entreposage, d'emballage/dépotage, de groupage/dégroupage, de conditionnement, de distribution, de transformation, ... bref, toutes les activités se déroulant dans un entrepôt ou plateforme.

3.5.4. Autres acteurs

3.5.4.1. Le Courtier Maritime

- Un intermédiaire entre l'offre et la demande sur les marchés de :
 - L'affrètement des navires,
 - La construction navale,
 - Les ventes d'occasion des navires et de leur démolition.
- Il assiste ses clients (affréteurs, armateurs ou chantiers) dans la recherche d'une contrepartie, dans la négociation et dans la rédaction de la documentation commerciale.

- Une interface affréteur/armateur et armateur/chantier.

3.5.4.2. Les Avitailleurs (shiphandler)

- Sont les fournisseurs chargés de la fourniture et l'armement de tous les outils et équipements nécessaires à bord d'un navire pour sa navigation, en :
 - Vivres (Provision),
 - Pièces de Rechange des Engins,
 - Équipements médicaux et de sureté.

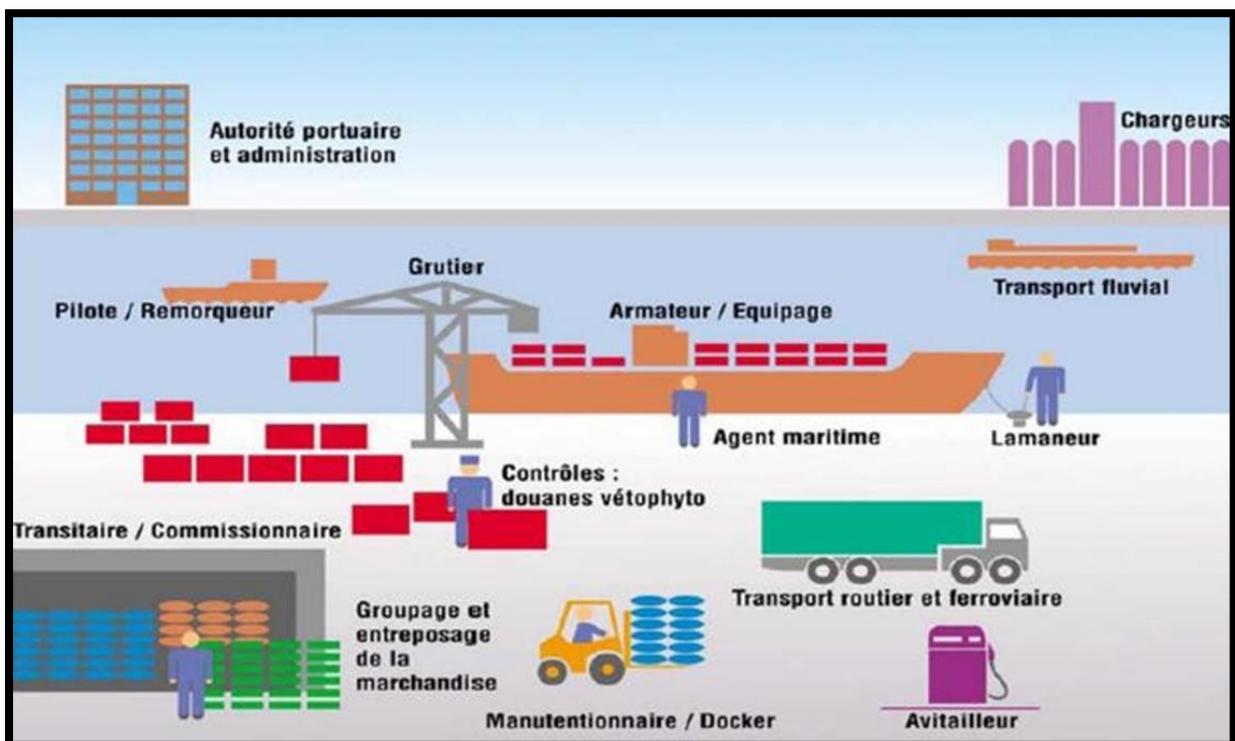
3.5.4.3. Les Transporteurs

Il comprend les transporteurs routiers, le rail, et le transport fluvial.

3.5.4.4. Assureur Maritime

Contrat selon lequel une partie, l'assureur, accepte en contrepartie du paiement d'une prime, de rembourser une autre partie, l'assuré, pour des pertes subies ou pour sa responsabilité ayant entraîné des pertes causées par des risques spécifiques et à un objet défini.

Figure 13 : Représentation de la communauté portuaire



Source : <https://pdfcoffee.com/download/chapitre1-introduction-a-la-logistique-portuaire-maritime-1pdf-pdf-free.html?reader=1> (Consulté le 04/07/2021).

3.6. La conteneurisation

Le développement de la conteneurisation est sans doute l'événement le plus marquant dans le domaine du droit maritime au cours des trois dernières décennies. Par conséquent l'amélioration, la rapidité et la sécurité des opérations de chargement et de déchargement. Il permet également d'acheminer une grande variété de marchandises, même les plus dangereuses.

3.6.1. Définition du conteneur

Selon la chambre de commerce international : « Le conteneur est un engin de transport, conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport sans manipulation intermédiaire ni rupture de charge par moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux ».

Un conteneur (appelé également container) est conçu pour le transport de marchandises par différents modes de transport. Ses dimensions ont été normalisées au niveau international.

Le conteneur, spécialement conçu pour être facilement manutentionné, stocké, transporté, va rapidement présenter un certain nombre d'avantages :

- Moins de dégâts et de détériorations ;
- Moins de pertes et de vols ;
- Une réduction des coûts par une amélioration de la productivité au chargement : les navires chargent et déchargent plus vite donc passent moins de temps aux ports (un navire au port est un centre de coûts, et à la mer, un centre de recettes).

Tableau 8 : Normes internationales des dimensions par type de conteneurs

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES			
Type de conteneur	20 pieds	40 pieds	40 pieds high cube
Dimensions extérieures			
En pieds	20' x 8' x 8'6"	40' x 8' x 8'6"	40' x 8' x 9'6"
En mètres	6,1 x 2,44 x 2,62	12,2 x 2,44 x 2,62	12,2 x 2,44 x 2,93
Dimensions intérieures minimales			
Longueur (mm)	5.867	11.998	11.998
Largeur (mm)	2.330	2.330	2.330
Hauteur (mm)	2.350	2.350	2.655
Ouverture des portes			
Largeur (mm)	2.286	2.286	2.286
Hauteur (mm)	2.261	2.261	2.566
Capacités			
	32,1	65,7	74,2
Poids brut maximal (moyenne en kg)			
	30.480	30.480	30.480
Tare (moyenne en kg)			
	2.230	3.740	3.900
Charge maximale (moyenne en kg)			
	28.250	26.740	26.580

Source : <https://blog.jexport.ci/2018/09/25/conteneurs-maritimes/> (Consulté le 04/07/2021).

3.6.2. Types de conteneurs

Il existe un nombre important de conteneurs. Les principaux types de conteneurs, selon le Recueil de normes ISO “Conteneurs pour le transport de marchandises”, sont les suivants⁷⁴ :

⁷⁴ Voir le lien suivant : <https://blog.jexport.ci/2018/09/25/conteneurs-maritimes/> (Consulté le 04/07/2021).

- **DRY – Un conteneur pour tous les usages**

Les TC DRY sont des TC maritime totalement cloisonné et étanche aux intempéries. C'est le type de conteneurs le plus couramment utilisé car il permet de transporter tous types de marchandises : des boîtes, des cartons, des caisses, des palettes, des fûts...



- **REEFER – Sous température dirigée**

Conteneur reefer détail Ce type de conteneurs est utilisé pour le transport sous température dirigée. Il est équipé d'un moteur électrique permettant de maintenir une température à l'intérieur du conteneur.



- **OPEN TOP – Toit retractable**

Les caractéristiques des conteneurs Open Top sont identiques à celle des DRY mise à part qu'il est dépourvu d'un toit rigide et qu'il peut être équipé d'une couverture mobile. Ce type de conteneurs est utilisé pour le transport de produits manufacturés lourds et / ou volumineux, permettant ainsi

de charger les produits à l'aide d'une grue.



- **FLAT RACK – A plateau**

Conteneur FLAT RACK Un conteneur Flat Rack à la particularité d’avoir des parois rigides pouvant être rabattues sur le plancher. Ils sont utilisés pour transporter des marchandises volumineuses, lourdes ou hors gabarit.



- **CITERNE – Conteneur Citerne**

Détail conteneur citerne Ce type de conteneurs est utilisé pour le transport de liquide (qu’il soit dangereux ou non), y compris pour le transport de produits alimentaires.



3.6.3. Types d’expédition par conteneur

- **LCL / LCL** (*Less than a Container Load / Less than a Container Load*) : Plusieurs vendeurs au départ pour plusieurs acheteurs à l’arrivée. De nombreux vendeurs doivent expédier des marchandises pour la même destination. Elles sont groupées, puis à destination dégroupées et acheminées jusqu’à leurs destinataires respectifs.
- **FCL / FCL** (*Full Container Load / Full Container Load*) : Un seul vendeur au départ pour un seul acheteur à l’arrivée. La marchandise du vendeur est donc la seule à occuper le conteneur qui est livré directement à son destinataire final.
- **FCL / LCL** (*Full Container Load / Less than a Container Load*) : Un seul vendeur qui doit expédier de la marchandise à plusieurs clients. La marchandise est mise dans un conteneur, qui à l’arrivée est dégroupé et les différentes marchandises sont acheminées vers les différents destinataires.
- **LCL / FCL** (*Less than a Container Load / Full Container Load*) : Un client a acheté des marchandises à plusieurs fournisseurs, qui ont groupé leurs produits dans un seul conteneur, expédié directement au client.

3.7. Les incoterms

Véritable norme du commerce international, les Incoterms permettent d'harmoniser les pratiques en matière de contrats. Mais que sont exactement les Incoterms ? Quelle est leur fonction ?⁷⁵

3.7.1. Définition et rôle des incoterms

La Chambre de Commerce Internationale a publié la première version des Incoterms en 1936. Plusieurs mises à jour se sont succédées en 1990, 2000 et 2010. Acronyme de « International Commercial Terms » (termes du commerce international), les Incoterms permettent de définir les droits et les devoirs des acheteurs et des vendeurs dans le cadre des échanges internationaux et nationaux.

Ils sont un élément déterminant de la valeur en douane à l'importation. Ils permettent ainsi de connaître exactement qui supporte les risques et les frais liés aux transports des marchandises.

Les Incoterms prennent en charge de nombreuses thématiques : chargement de la marchandise, les différents types de transport, la livraison, les risques et les frais, les assurances ainsi que les formalités administratives (documents de transport). Pour rappel, les Incoterms ne définissent pas le point de transfert de propriété. Cette partie est généralement ajoutée par une clause propre dans un contrat ou dans les Conditions Générales de Vente.

3.7.2. Répartition des incoterms

Depuis la version 2010, on compte 11 Incoterms. Les Incoterms multimodaux sont utilisés lorsque le contrat couvre un ou plusieurs modes de transport (Air, Mer, Terre et Fer). Ces règles s'appliquent afin de gérer le transport en conteneurs maritimes lorsque la marchandise est remise au parc à conteneurs. Les Incoterms Maritimes ou Fluviaux sont utilisés quand les points d'enlèvement et de livraison sont des ports. Ils peuvent aussi être utilisés pour des marchandises remises à la compagnie maritime le long du navire ou à bord du navire au port d'embarquement. Les Incoterms se présentent sous forme de codes de 3 lettres et sont classés en 2 groupes⁷⁶ :

⁷⁵ Voir le lien suivant : <https://www.lfc-conseil.fr/les-nouveautes-des-incoterms-2020/> (Consulté le 04/07/2021)

⁷⁶ Voir le lien suivant : <https://international-pratique.com/les-bonus-gratuits-international-pratique/incoterms-2020-synthese-schemas/> (Consulté le 04/07/2021).

- **7 Incoterms® Multimodaux :**

- **EXW** – *Ex-Works* – À l’usine
- **FCA** – *Free-Carrier* – Franco-transporteur
- **CPT** – *Carriage Paid To* – Port payé jusqu’à
- **CIP** – *Carriage Insurance Paid to* – Port payé, assurance comprise jusqu’à
- **DAP** – *Delivered At Place* – Rendu au lieu de destination
- **DPU** – *Delivered at Place Unloaded* – Rendu au lieu de destination déchargé
- **DDP** – *Delivered Duty Paid* – Rendu droits acquittés

- **4 Incoterms® Maritimes (ou fluviaux) :**

- **FAS** – *Free Alongside Ship* – Franco le long du navire
- **FOB** – *Free on Board* – Franco à bord
- **CFR** – *Cost and Freight* – Coût et Fret
- **CIF** – *Cost, Insurance and Freight* – Coût, assurance et fret

*Plus le vendeur va loin dans sa prestation logistique, plus il avance des frais qu’il convient de répercuter sur la facture de vente.

3.7.3. Évolutions des incoterms 2020

La version 2020 des Incoterms ne contient pas de révolution, La Chambre de Commerce Internationale a souhaité proposer une version plus facile à comprendre afin d’éviter les litiges. Les notes des conseils déjà présentes dans les Incoterms 2010 sont maintenant présentées comme des Notes explicatives de chaque Incoterms. Des instructions sont également ajoutées afin de choisir la règle adéquate en fonction de la transaction.⁷⁷

- **Changement du nom pour le DAT**

La règle DAT (*Delivered at terminal*) devient la règle DPU (*Delivered at place unloaded* – livré au lieu déchargé). Le lieu de destination peut être n’importe quel lieu et pas uniquement un terminal.

⁷⁷ Voir le lien suivant : <https://www.lfc-conseil.fr/les-nouveautes-des-incoterms-2020/> (Consulté le 04/07/2021).

- **FCA création d'une option connaissance à bord**

Désormais les parties (acheteur et vendeur) peuvent convenir que l'acheteur obtienne le connaissance. Le vendeur doit alors déposer ce connaissance auprès de son institution financière à l'intention de l'acheteur.

- **Assurance CIP et CIF**

L'Incoterm CIP impose maintenant une couverture tous risques. Pour le CIF, il n'y a pas de changement, le CIF exige une couverture minimale.

- **Transport pour compte propre**

Les Incoterms 2020 introduisent la notion de transport pour compte propre. Le vendeur ou l'acheteur peut utiliser ses propres moyens de transport pour acheminer les marchandises sans forcément faire appel à un professionnel du transport (FCA, DAP, DPU et DDP).

- **EXW non supprimée**

Contrairement à de nombreuses rumeurs circulant dans plusieurs articles, la règle EXW n'est pas supprimée. Il est simplement déconseillé d'utiliser cette règle dans les échanges internationaux et de la réserver aux échanges domestiques.

3.7.4. Les incoterms 2020 un aperçu

A qui reviennent le choix des moyens de transport, le coût de l'acheminement des marchandises, les formalités et droits de douane, l'assurance de la cargaison...

Voici le détail pour chaque incoterm⁷⁸ :

- ❖ **Incoterm multimodal**

- **EXW (À l'usine)**

La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixe. L'acheteur organise et paie le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités et frais d'exportation et d'importation, ainsi que les droits et taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur.

- **FCA (Franco transporteur)**

Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais

⁷⁸ Voir le lien suivant : <https://www.sendcloud.fr/incoterms/> (Consulté le 04/07/2021).

d'exportation, ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur. L'acheteur endosse le transport jusqu'à ces lieux d'activité, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

- **CPT** (Port payé jusqu'à)

Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

- **CIP** (Port payé, assurance comprise, jusqu'à)

Les conditions sont les mêmes que pour le CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant l'acheteur et le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.

- **DAP** (Rendu au lieu de destination)

Le vendeur supporte les frais et risques pendant le transport de la marchandise à une adresse convenue. Dès que les marchandises sont arrivées à cette adresse et sont prêtes pour le déchargement, le risque passe à l'acheteur.

- **DPU** (Rendu au lieu de destination déchargé)

Le vendeur est responsable des coûts et des risques liés à la livraison des marchandises vers une destination convenue où les marchandises peuvent être déchargées pour un transport ultérieur. Le vendeur organise les douanes et décharge les marchandises à l'endroit convenu. L'acheteur organise le dédouanement et tous les droits associés.

- **DDP** (Rendu droits acquittés)

La quasi-totalité des coûts et risques est prise en charge par le vendeur. Il effectue le dédouanement à l'export et à l'import et supporte toutes les taxes. Les marchandises sont acheminées jusqu'au lieu de destination. L'acheteur se charge simplement de leur déchargement.

- ❖ **Incoterm maritime**

- **FAS** (Franco le long du navire)

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liées à ces formalités. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

- **FOB** (Franco à bord)

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les frais de chargement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liées à ces formalités.

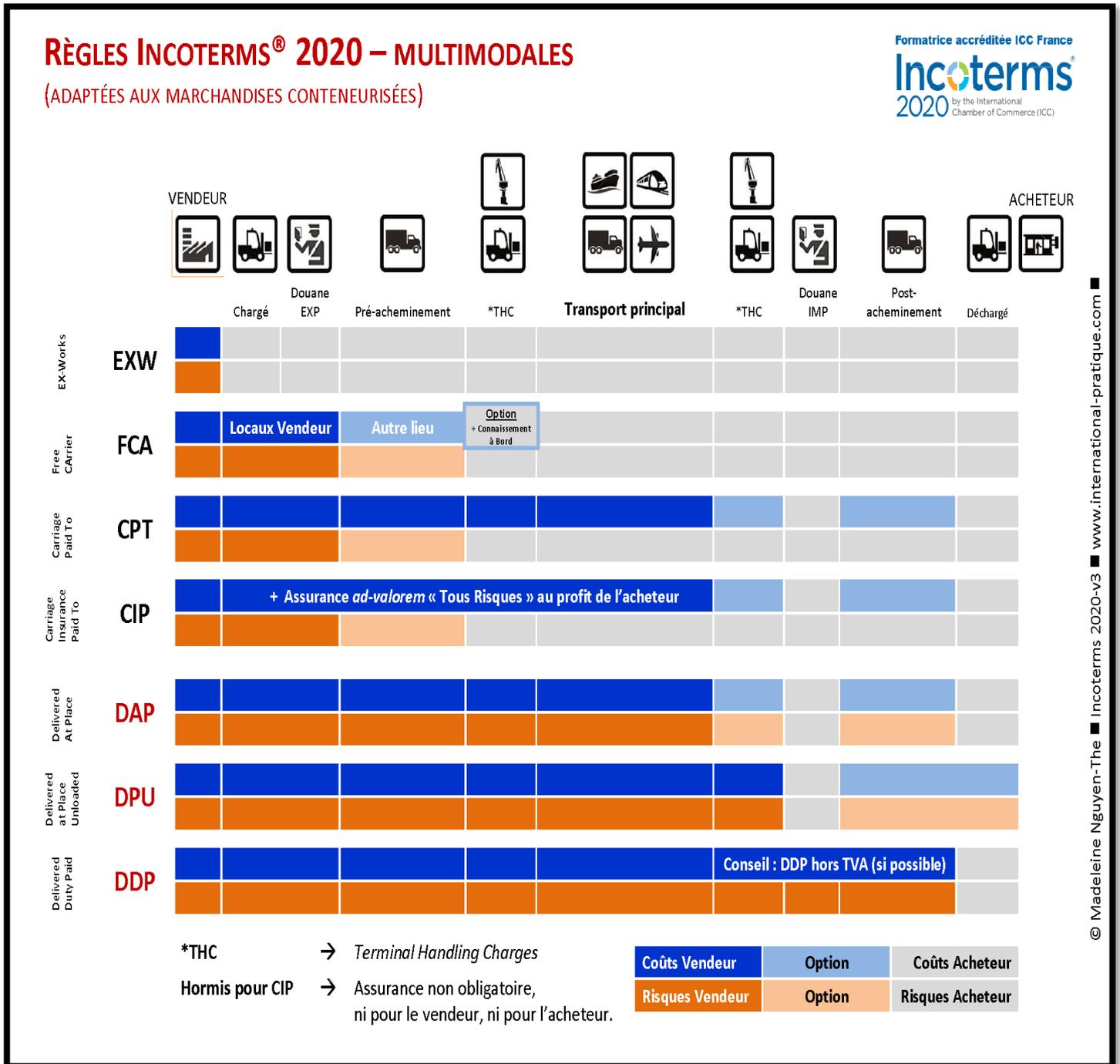
- **CFR** (Cout et fret)

Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume en plus les frais de transport jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

- **CIF** (Cout, assurance, fret)

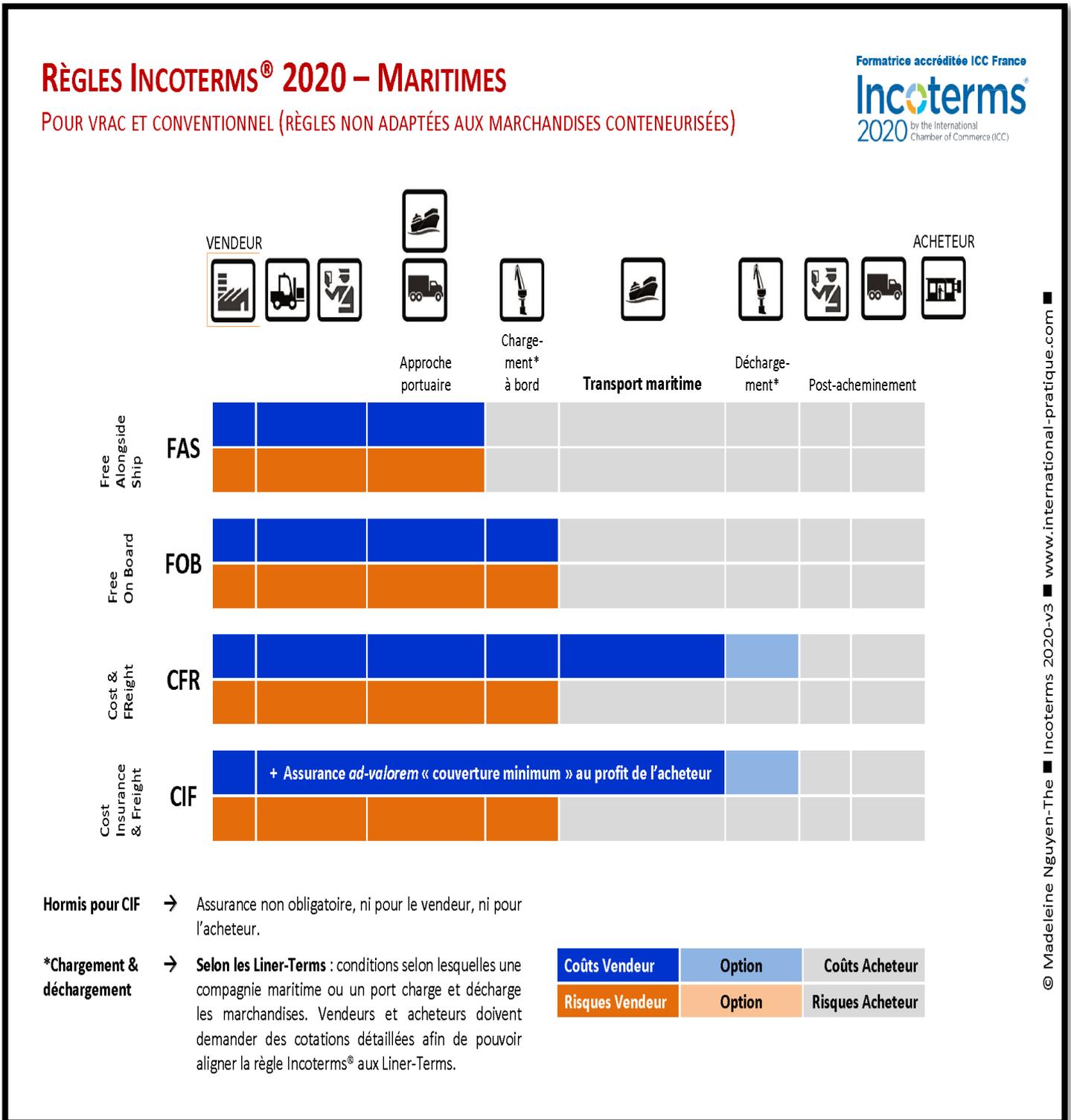
Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport et d'assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

Figure 14 : Schémas de répartition des frais et des risques (version 2020), Multimodales



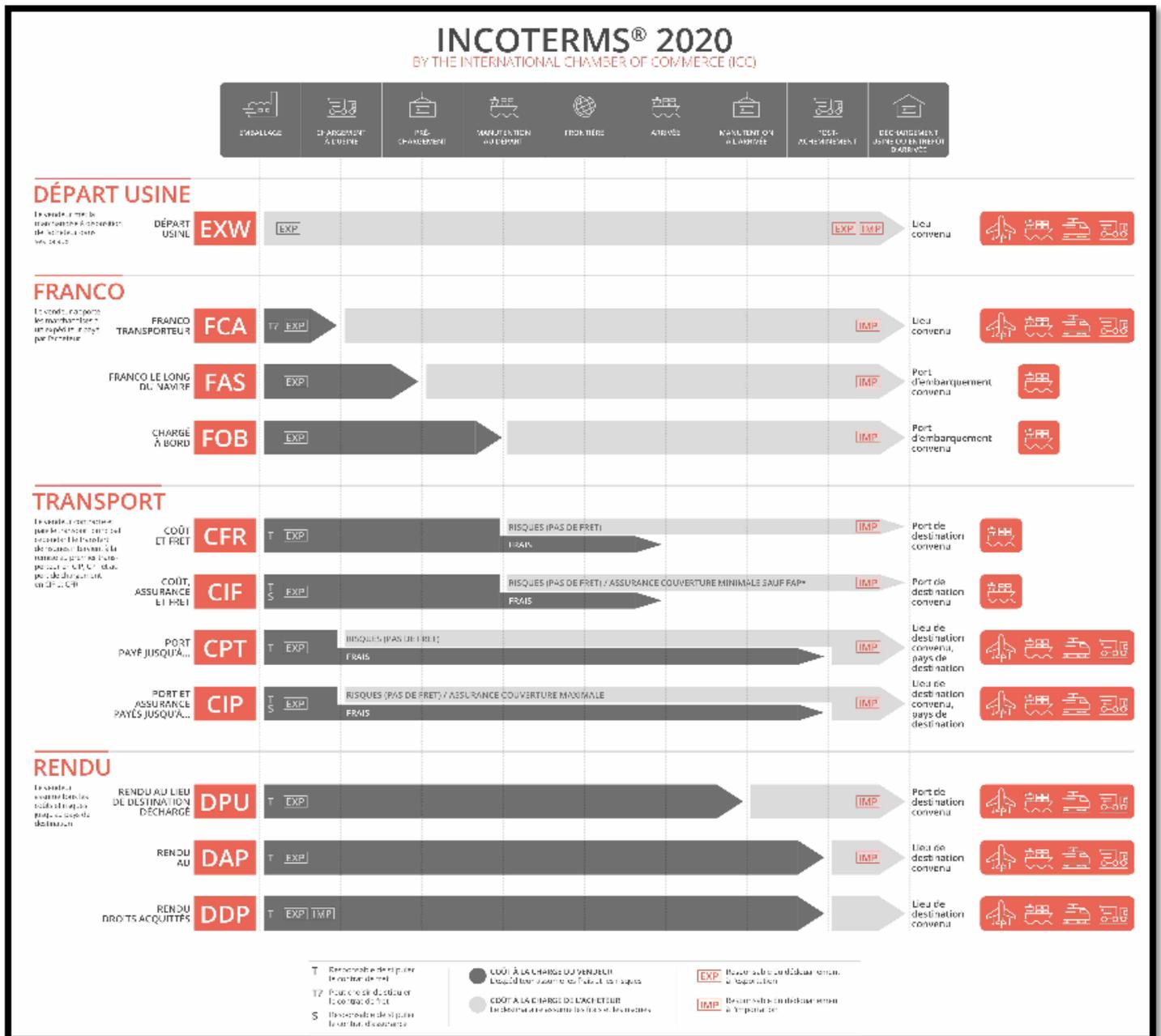
Source : <https://international-pratique.com/les-bonus-gratuits-international-pratique/incoterms-2020-synthese-schémas/> (Consulté le 04/07/2021).

Figure 15 : Schémas de répartition des frais et des risques (version 2020), Maritimes



Source : <https://international-pratique.com/les-bonus-gratuits-international-pratique/incoterms-2020-synthese-schémas/> (Consulté le 04/07/2021).

Figure 16 : Schéma général des incoterms® 2020



Source : Chambre du commerce international

Noté Bien

Plus que jamais, avec la mise en avant généralisée des Incoterms® multimodaux et la multiplication des terminaux, associer uniquement un nom de ville à un Incoterm® ne suffit plus. Il convient, en plus de la ville, de mentionner des adresses exactes, voire des numéros de quai et des points GPS sans oublier les ZIP codes internationaux et / ou codes LOCODES (UNCTAD) associés. Cette rigueur est incontournable pour faciliter la digitalisation de ces points de ruptures contractuels.

Conclusion

La logistique internationale est la fonction principale des entreprises qui effectuent des transactions commerciales d'importation et d'exportation. En effet, la gestion des mouvements et transports internationaux est très importante car elle fait partie de la chaîne de valeur de l'entreprise. La connaissance des Incoterms et la mise en place d'une gestion logistique et transport adaptée à ses propres besoins sont indispensables pour mener à bien ses activités de commerce international. Pour cela, les entreprises peuvent choisir de gérer une partie des activités « logistique et transport » en interne ou de les externaliser.

Quelle que soit la décision à prendre, il faut savoir que peu d'entreprises gèrent aujourd'hui la logistique internationale de A à Z. Cela nécessite des ressources humaines et des investissements financiers substantiels. Sans oublier la disponibilité de ressources dans tous les pays/régions où on souhaite importer et exporter.

Chapitre 3

Le commerce international face à la pandémie de la Covid-19

Introduction

Les conséquences humaines de la pandémie Covid-19 sont considérables. En raison des risques qui lui sont associés, la pandémie a déclenché une crise économique plus grave que celle de 2008–2009 et a entraîné une contraction de l'économie mondiale de 3% en 2020.⁷⁹ L'interconnexion des flux économiques mondiaux amplifie les effets de la pandémie, qui s'est propagée rapidement le long des axes de transport et de déplacement.⁸⁰ La pandémie a eu des répercussions directes sur le commerce international et les chaînes d'approvisionnement mondiales qui relient différents sites de production dans le monde.

Le présent chapitre propose une analyse des effets à court terme de la pandémie Covid-19 sur les entreprises, le commerce et les chaînes d'approvisionnement mondiales et étudie les répercussions à long terme de la pandémie sur la durabilité des chaînes d'approvisionnement.

Le présent chapitre s'énoncera autour de deux sections à savoir :

1. Analyser la situation du commerce international face la pandémie Covid-19 ;
2. Analyser L'impact de la Covid-19 sur le transport maritime.

⁷⁹ Fonds monétaire international, World Economic Outlook: The Great Lockdown, Avril 2020. Résumé disponible en français sous le titre : « Perspectives économiques mondiales. Avril 2020 ».

⁸⁰ Voir Richard Baldwin et Beatrice Weder di Mauro, Economics in the Time of COVID-19, 6 mars 2020.

1. La pandémie dans le monde : caractéristiques, état des lieux, analyse et impact

Il ne fait aucun doute que la pandémie de coronavirus Covid-19 est l'un des événements les plus importants du 21^{ème} siècle. Le Covid-19 a une ampleur unique et est un mélange de multiples catastrophes et crises. C'est une combinaison de crise sociale et politique, de crise économique. L'impact économique est également considérable.

Le nouveau coronavirus a clairement un impact énorme sur le monde. Ce virus a affecté la santé de millions de personnes et causé des pertes de vie humaines.

1.1. Les caractéristiques de la pandémie Covid-19

Le coronavirus, dont le nom scientifique est Covid-19, est apparu en Chine en décembre 2019. Il appartient à une grande famille de virus, les coronavirus. Ce dernier porte le nom de la forme en couronne de la protéine environnante et fait partie d'un grand groupe de virus, dont certains infectent différents animaux, d'autres infectent les humains. Ils peuvent être à l'origine de nombreuses maladies. Chez l'homme, ces maladies vont du simple rhume à des infections pulmonaires graves, entraînant une détresse respiratoire aiguë et éventuellement la mort. Le coronavirus est à l'origine d'une épidémie mortelle, tout comme le SRAS ou le MERS, sa mortalité est très dépendante de l'âge d'une personne. Les symptômes les plus courants sont la fièvre, la toux et des difficultés respiratoires.

La maladie est apparue à Wuhan, en Chine, au dernier trimestre de 2019, avec de rares cas de pneumonie évolutive. Au premier trimestre 2020, compte tenu de la propagation généralisée du Covid-19 dans le monde, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) l'a requalifié de pandémie.

La Covid-19 peut se transmettre d'une personne à l'autre par des gouttelettes respiratoires, en particulier lorsque les personnes toussent ou éternuent, ou lorsqu'elles touchent manuellement une surface contaminée puis se touchent le visage avec les mains. Le diagnostic repose principalement sur des tests RT-PCR et/ou des images pulmonaires CT-Scan. La période d'incubation est généralement de deux à quatorze jours, avec une moyenne de cinq jours. Lorsque le virus disparaît de la gorge, l'infectiosité disparaît. À la fin du mois de mars 2020, il n'y avait aucun traitement ou vaccin connu contre la maladie. La recherche sur ces sujets est régulièrement renforcée de manière organisée.

En termes de prévention, le lavage des mains très fréquent, la restriction des contacts entre les personnes (distanciation sociale, mesures d'isolement) et le port de masques médicaux par les

personnes touchées peuvent limiter la propagation du virus, favorisant ainsi la réponse du service de santé à la gestion de la crise.⁸¹

1.2. Les mesures de lutte contre la pandémie Covid-19 (au début) dans le monde

La propagation mondiale du coronavirus (Covid-19) qui a émergé en Chine a posé des défis majeurs aux pays. Les mesures de précaution qui ont commencé avec la fermeture des frontières et la suspension des vols internationaux, ainsi que des mesures visant à réduire les mouvements de masse, telles que les restrictions de transport intérieur et les couvre-feux. Avec l'augmentation du nombre de cas dans les pays les plus touchés par l'épidémie, les systèmes de santé ont été surchargés, et les stocks de matériel sanitaire, de médicaments et de matériel médical ont diminué.

Les mesures de prévention de la propagation du virus ont paralysé la vie quotidienne et les activités économiques. Parallèlement, des mesures préventives ont été prises pour réduire l'impact négatif de l'épidémie sur la vie économique et sociale.

Les gouvernements ont tenté d'alléger l'influence de l'épidémie sur l'économie et les citoyens, avec des aides directes, un soutien aux employés et aux entreprises.

Voici les principales mesures de lutte contre la crise de la Covid-19 et ses effets, prises par les autorités dans les 20 pays qui comptent le plus grand nombre de cas et les plus touchés par le virus Covid-19⁸² :

- **Mesures pour restreindre les voyages et les transports**

L'une des premières réactions des pays à la propagation du Covid-19 dans le monde est de fermer les frontières et d'arrêter les vols internationaux, puis de restreindre la libre circulation à l'intérieur des pays.

La Chine, l'Iran, l'Italie, l'Espagne, la France, la Belgique et le Portugal ont pris des mesures pour fermer leurs frontières et restreindre la libre circulation à travers le pays. Les États-Unis, le Canada, le Brésil, la Russie, les Pays-Bas, l'Autriche, la Suisse et Israël ont fermé leurs frontières et leurs vols internationaux, mais n'ont pas imposé de restrictions de voyage à

⁸¹ Cette partie est tirée du lien suivant : <https://www.pasteur.fr/fr/centre-medical/fiches-maladies/maladie-covid-19-nouveau-coronavirus> (consulté en juillet 2021)

⁸² Tiré sur : GRAPHIQUE - Les mesures prises par les pays pour lutter contre le Covid-19, <https://www.aa.com.tr/fr/monde/graphique-les-mesures-prises-par-les-pays-pour-lutter-contre-le-covid-19/>, 21.04.2020 (consulté en juillet 2021)

l'intérieur de leurs frontières. Par contre il n'y a aucune restriction de voyage au Royaume-Uni, en Irlande et en Allemagne.

En Turquie, les frontières ont été fermées et les vols internationaux ont été suspendus. Les déplacements interurbains doivent être approuvés par le gouverneur.

- **Mesures pour réduire les mouvements de masses**

Des mesures visant à restreindre les voyages à l'étranger, suivies de la réduction des mouvements de masse dans le territoire national. Des couvre-feux et des restrictions ont été mis en place. Différentes pratiques de couvre-feu ont été observées dans les pays les plus durement touchés par l'épidémie mondiale. Bien que l'Italie, l'Espagne, la Russie et l'Inde aient imposé des couvre-feux, le Royaume-Uni, l'Irlande et la Chine ont également imposé des interdictions et des restrictions. Aux États-Unis, au Canada, en Iran, en France, en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas, en Suisse, au Portugal, au Brésil, en Autriche et en Israël, il n'y a pas de couvre-feu, mais les gens sont uniquement tenus de rester chez eux.

Les fermetures de frontières, les restrictions de voyage et de circulation et les couvre-feux ont affaibli la vie quotidienne et les activités commerciales dans ces pays. Dans de telles circonstances, les pouvoirs publics ont pris des mesures pour aider les salariés et les entreprises à faire face à l'impact économique négatif de l'épidémie.

- **Mesures dans le cadre professionnel**

L'Espagne, l'Italie, la France, l'Allemagne, le Brésil et la Turquie ont interdit le licenciement et la résiliation des contrats de service. Aux États-Unis, au Royaume-Uni, en Chine, en Iran, en Belgique, en Russie, au Canada, aux Pays-Bas, en Suisse, en Autriche, au Portugal, aux Pays-Bas, en Inde, en Irlande et en Israël, aucune mesure n'a été prise en ce sens.

À l'exception de la France et de la Turquie, aucune aide supplémentaire n'a été versée aux retraités quel que soit le pays. En Inde, des contributions financières ont été versées à des fonds de pension pour les pauvres.

Les retraites des personnes âgées à risque d'épidémie ont été envoyées à leur domicile au Royaume-Uni, en Turquie et en Russie.

- **Mesures dans les établissements hospitaliers et les systèmes de santé**

Avec l'augmentation du nombre de cas dans les pays les plus touchés par l'épidémie, les systèmes de santé ont été surchargés, et les stocks de matériel sanitaire, de médicaments et de matériel médical ont diminué. Des problèmes ont été rencontrés pour fournir les équipements

de protection les plus élémentaires (tels que des masques et des gants) ainsi que des kits de test et des traitements.

Dans la plupart des pays comptant le plus grand nombre de cas, le test de dépistage du Covid-19 est gratuit. Seuls le Brésil et les Pays-Bas les facturent. En Italie, ils ne facturent que si le médecin de famille n'a pas d'ordonnance.

Le traitement Covid-19 est gratuit dans tous les pays sauf aux Pays-Bas. Une partie du coût du traitement est prise en charge aux États-Unis, tandis qu'en Iran, 10 % du coût est toujours à la charge du patient.

La distribution gratuite de masques n'est disponible qu'en Turquie, en Espagne et en Italie. La demande en masques sanitaires reste un problème dans tous les pays, à savoir : la Turquie, l'Allemagne, la Chine, le Brésil, la Suisse, le Portugal et Israël, notamment aux États-Unis, ou ont observé le plus de cas de contamination et de décès.

La demande de matériel médical dans les pays suivants a également retenu l'attention : Turquie, Allemagne, Chine, Russie, Canada, Pays-Bas, Suisse et Portugal. En dehors de la Turquie, des États-Unis, de l'Allemagne, de la Chine, de la Russie, du Brésil, de la Suisse et de l'Autriche, la demande de kits de diagnostic se poursuit.

Aux États-Unis, en Espagne, au Royaume-Uni, en Chine, en Belgique et en Inde, les lits d'hôpitaux sont insuffisants et certains pays manquent d'unités de soins intensifs et de médicaments. En outre, seuls quelques pays fournissent un soutien financier supplémentaire au personnel médical.

- **Mesures de rapatriements des citoyens de l'étranger et de solidarité internationale**

Les pays ont pris des mesures pour rapatrier leurs citoyens qui ne peuvent pas rentrer en raison des interdictions de voyager à l'étranger.

La Turquie est l'un des premiers pays à prendre des mesures dans ce domaine. Des milliers de citoyens turcs ont été rapatriés dans le pays. Environ 25 000 citoyens turcs.

Dans ce cadre, les États-Unis ont rapatrié 63 000 citoyens, l'Espagne 24 000, l'Italie 60 000, la France 148 000, l'Allemagne 240 000, le Royaume-Uni 7 500, la Chine 1 457, la Belgique 6 000, le Brésil 13 000, le Canada 0005 0005 000, les Pays-Bas 5 000, la Suisse 2 700, le Portugal 7 500, l'Autriche 7 500, l'Inde 125 000 et l'Irlande 250.

La Turquie a pris des mesures pour soutenir l'unité de la communauté internationale dans la lutte contre l'épidémie, et a livré des fournitures médicales à près de 30 pays dont le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne et les pays des Balkans. En outre, la Chine a aidé 120 pays, les États-Unis 42, l'Inde 31, la Russie 10, l'Allemagne 5, la Suisse 5, et le Royaume-Uni, les Pays-Bas, le Portugal et Israël ont aidé 1 pays.

- **Mesures économiques**

Parmi les 20 pays comptant le plus grand nombre de cas, tous les pays sauf le Brésil, la Suisse et Israël, ont adopté des mesures pour faciliter la fiscalité et le crédit aux entreprises, limitant ainsi l'impact de l'épidémie sur l'économie.

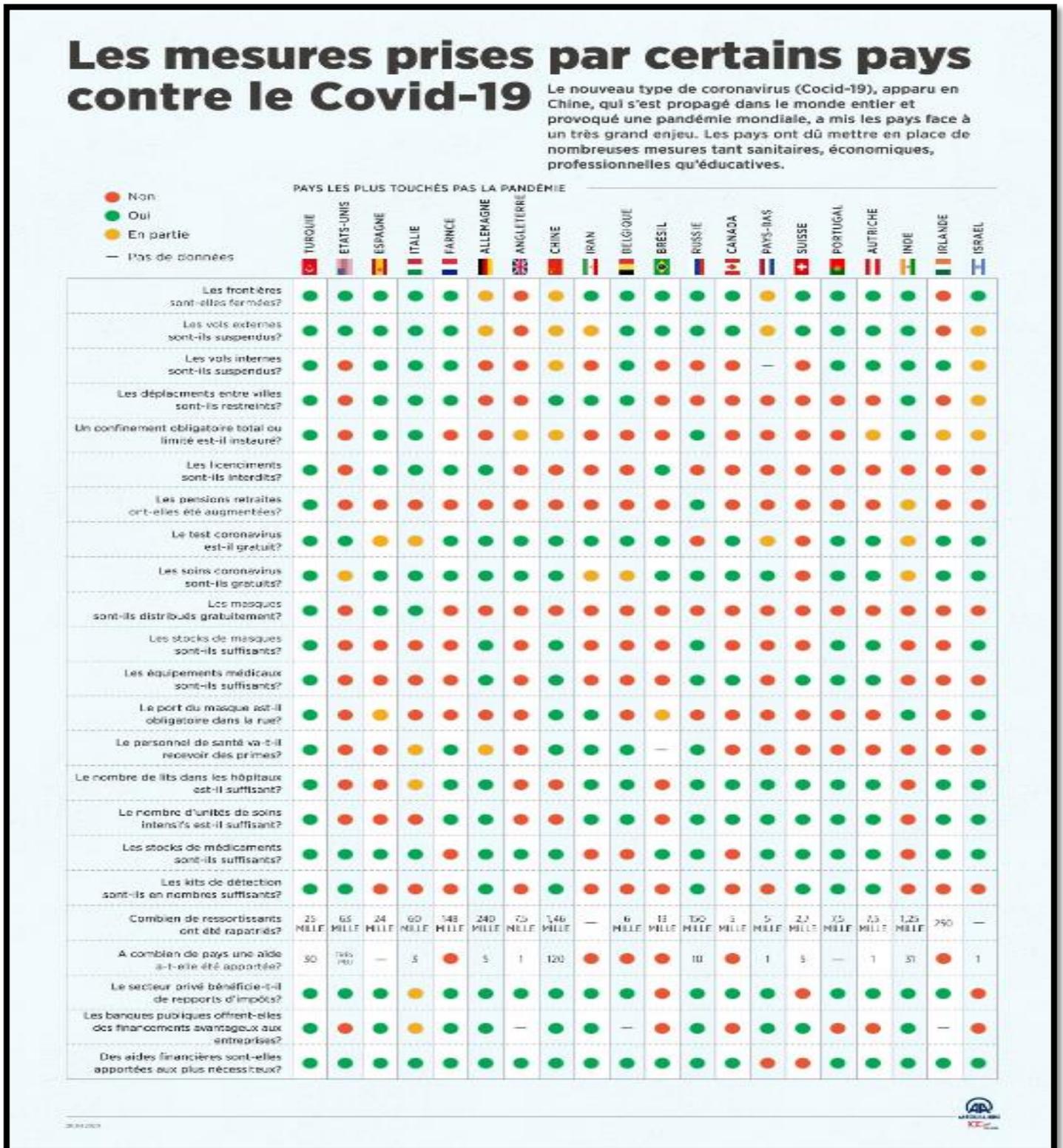
Des fonds ont été fournis aux entreprises touchées dans la plupart des pays/régions.

- **Avantages sociaux**

Durant cette épidémie, des mesures ont été prises pour venir en aide aux plus démunis et renforcer la solidarité sociale.

Parmi les pays comptant le plus grand nombre de cas, à l'exception des Pays-Bas et de la Suisse, tous ont mis en place des programmes de soutien financier pour les personnes dans le besoin.

Figure 17 : Quelques mesures adoptées contre la pandémie Covid-19

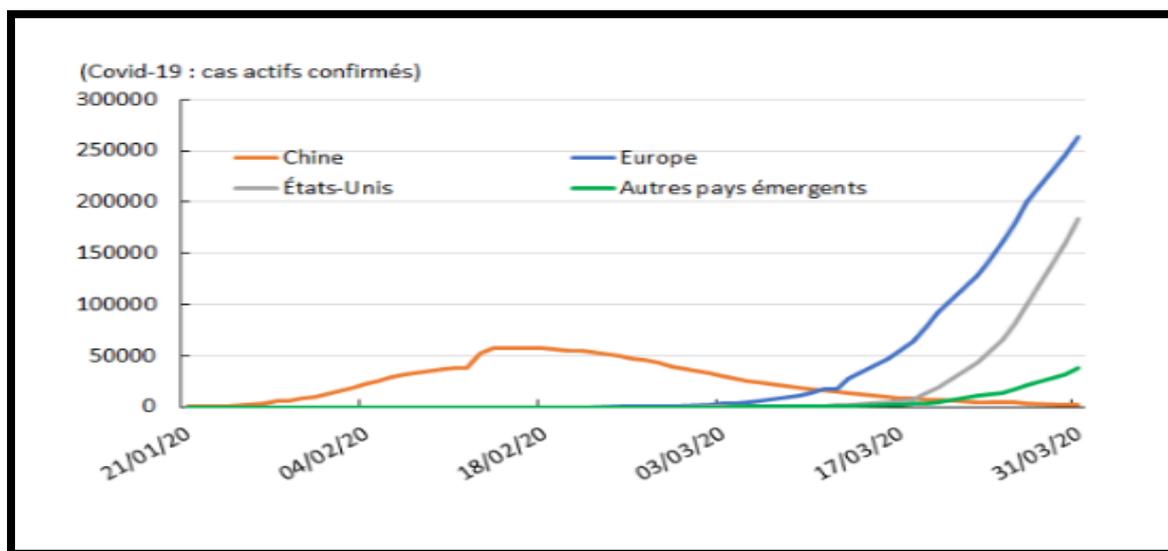


Source : GRAPHIQUE - Les mesures prises par les pays pour lutter contre le Covid-19, <https://www.aa.com.tr/fr/monde/graphique-les-mesures-prises-par-les-pays-pour-lutter-contre-le-covid-19/>, 21.04.2020 (consulté en juillet 2020)

1.3. L'évolution de la Covid-19 (point de vue économique)

Depuis janvier 2020, le monde est touché par la Covid-19, qui se propage dans différents pays et continents, qui a fait des milliers de morts. Elle est en fait devenue une urgence sanitaire mondiale promulguée par l'Organisation mondiale de la santé/OMS le 30 janvier 2020. Dans ce cas, les mesures de riposte sont essentielles pour limiter la propagation du virus dans les pays aux systèmes de santé sous-développés pour faire face aux crises sanitaires.

Figure 18 : Propagation de la pandémie Covid-19 durant le premier trimestre de l'année 2020



Source : Haver Analytics et université Johns Hopkins.

Note : Europe = Allemagne, Espagne, France, Italie et Royaume-Uni. Autres pays émergents = Afrique du Sud, Brésil, Chili, Équateur, Indonésie, Inde, Malaisie, Mexique, philippines, Pakistan, Russie, Thaïlande et Turquie.

Parmi les raisons de la propagation rapide de la maladie coronavirus dans le monde, on évoque souvent le retard du gouvernement chinois (soit 1 mois) à émettre une alerte à la communauté internationale sur l'épidémie de Wuhan et les mesures de riposte qu'il a prises (Wuhan City le 23 janvier, 2020 sont mis en quarantaine). Ce retard aurait aidé quelques personnes de Wuhan à faire le tour du monde et ainsi faciliter la propagation de la pandémie. Au 25 février 2020, plus de 25 pays étaient touchés par la Covid-19.

La Covid-19 a plus frappé les économies avancées. En date du 2 mars 2020, six grands pays faisaient partie de ceux qui affichaient le plus de cas d'infectés, à savoir : Chine, Corée, Italie, Japon, États-Unis et Allemagne. Ces pays représentent : 55% de la production et demande mondiales, 60% de la production manufacturière mondiale, et 50% d'exportations mondiales des produits manufacturiers. Toutefois, selon les déclarations de Dr Matshidiso Moeti

(Directrice régionale de l’OMS pour l’Afrique), « l’Organisation Mondiale de la Santé (OMS) craint la mort de 83.000 à 190.000 personnes en Afrique du Covid-19. Entre 29 à 44 millions pourraient être infectées en 2020 si les mesures de confinement échouent selon une nouvelle étude du Bureau régional de l’OMS pour l’Afrique, basée sur 47 pays de la Région africaine de l’OMS, soit une population totale d’un milliard d’habitants ». ⁸³

Le premier cas de Covid-19 en Afrique est apparu en février 2020 en Égypte. Les 54 pays du continent sont désormais touchés par le coronavirus. Le 20 mars 2020, plusieurs pays africains ont annoncé la fermeture de leurs frontières terrestres, maritimes et aériennes ⁸⁴, suite au premier décès apparu au Burkina Faso le 18 mars 2020 ; et en mars, la pandémie avait atteint plus de 30 pays du continent, occasionnant un impact économique important selon la Commission Économique Africaine (CEA). Cette institution alerte que les conséquences du Covid-19 sur l’économie africaine appellent à des réponses fortes.

L’OMS considère que la majorité de pays de l’Afrique du nord (la région MENA) ont des systèmes de santé de bonne qualité parmi les 191 systèmes de santé dans le monde, excepté quelques pays comme en Syrie et au Yémen.

Dans les lignes qui suivent, nous tentons de présenter la situation actuelle de la pandémie mondiale de Covid-19 (au 1er juillet 2020) ⁸⁵. À titre indicatif, nous savons qu’elle continuera d’évoluer au fur et à mesure que l’épidémie se renforce où se relâche. La réponse des autorités est la négligence des populations en matière de mesures barrières.

En termes de nombre d’infections, la pandémie Covid-19 a connu une croissance exponentielle dans le monde, passant de 4 132 373 infections le 10 mai 2020 à 10 632 219 cas infectés au 1er juillet 2020 soit environ deux mois. Le nombre de morts augmente également : il y a actuellement 515 026 décès dus au Covid-19, et au 10 mai 2020, le nombre était de 281 061 décès. Cependant, forcé de constater que par rapport au nombre de contaminations et de décès, le nombre de personnes guéries porte espoir : nous sommes passés de 1 455 174 personnes guéries du Covid-19 le 10 mai 2020 à 5 837 063 personnes guéries au 1er juillet 2020. Cela porte le nombre de patients globalement actifs ou actuellement infectés par le

⁸³ Nathanael Mavinga, en ligne sur : <https://www.financialafrik.com/2020/05/09/covid-19-loms-craint-la-mort-de-190-000-personnes-en-afrique/> (consulté en juillet 2021)

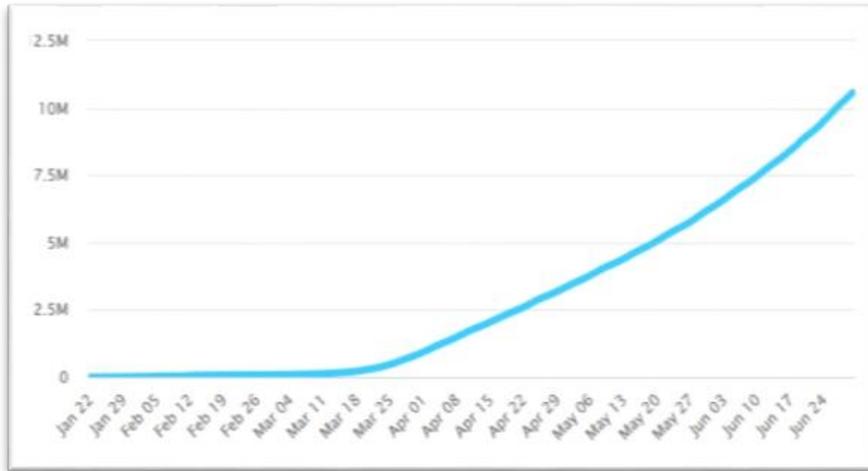
⁸⁴ Voir le lien suivant : <https://www.financialafrik.com/tag/commission-economique-pour-lafrique/> (consulté en juillet 2021)

⁸⁵ Les informations sont tirées du site : <https://www.worldometers.info/coronavirus/#countries> (consulté en juillet 2021)

Covid-19 à 4 280 130 au 1er juillet 2020, contre 2 396 138 patients actifs au 10 mai 2020. Les figures ci-dessous illustrent nos commentaires.

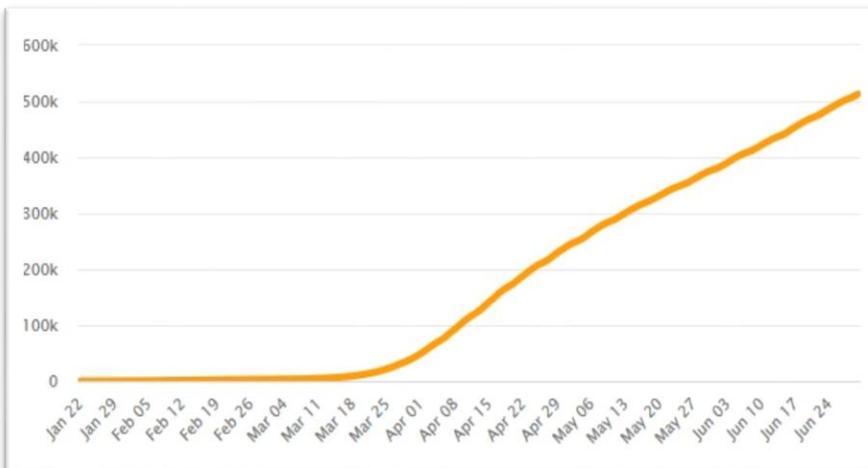
Figure 19 : Nombre de cas infectés et de décès liés à la covid-19 dans le monde durant la première moitié de l'année 2020

Total d'infectés :



Source : <https://www.worldometers.info/coronavirus/countries> (consulté en juillet 2021)

Total de décès :

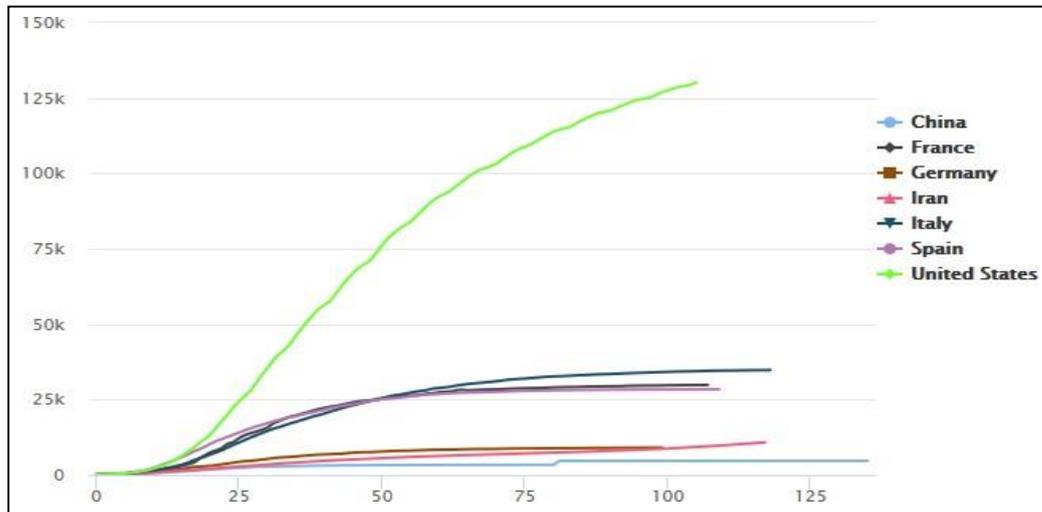


Source : <https://www.worldometers.info/coronavirus/countries> (consulté en juillet 2021)

Comme le montre la figure 19 ci-dessus, le nombre de cas d'infection au Covid-19 dans le monde augmente de façon exponentielle, ce qui reflète simplement le manque actuel de traitement efficace contre le virus. Les populations sont opposées à toute tentative de vaccins contre le nouveau coronavirus, notamment en Afrique, alors que la chloroquine (France) et l'Artemisia (Madagascar) sont relativement efficaces. En tout état de cause, le chemin est

encore long pour trouver un remède absolument efficace qui puisse bénéficier d'un large consensus.

Figure 20 : Nombre de décès liés à la Covid-19 dans les pays les plus touchés



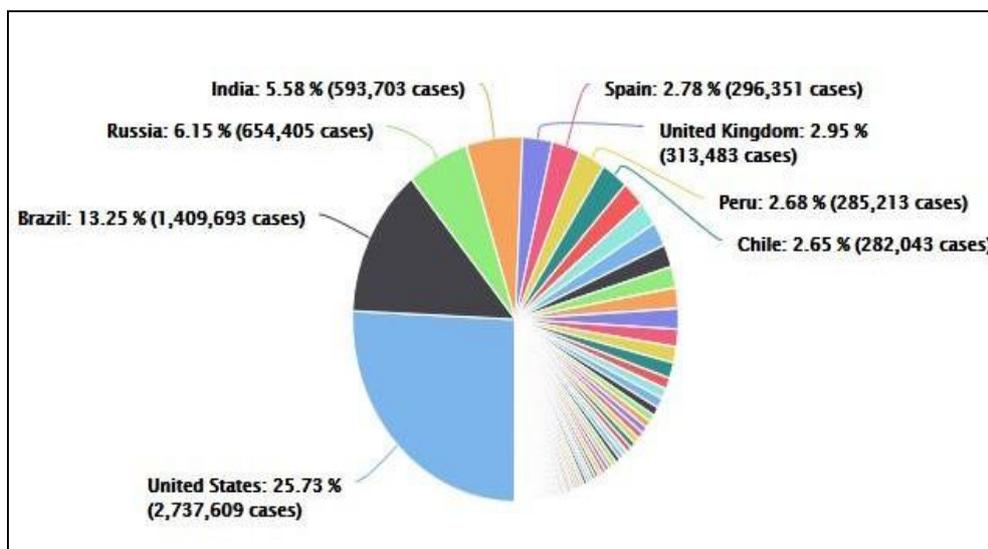
Source : <https://www.worldometers.info/coronavirus/countries> (consulté en juillet 2021)

La figure 20 ci-dessus montre que pour les pays comptant le plus de décès liés au Covid-19, le nombre cumulé de décès sur l'axe des y est fonction du nombre de jours depuis 100 décès sur l'axe des x. Nous avons remarqué qu'au 1er juillet 2020, les États-Unis est le pays avec le plus grand nombre de décès dû au Covid-19, suivi de l'Italie, de la France, de l'Espagne, de l'Iran, de l'Allemagne et de la Chine. Grâce à des mesures de riposte prudentes, notamment le confinement total et la désinfection de la ville (Wuhan) infectée par le Covid-19, la Chine a réussi à contrôler le virus à Wuhan, mais ce pays est considéré comme le berceau de la pandémie de Covid-19. À noter également qu'au 10 mai 2020, la France n'est pas sur la liste des pays avec le plus grand nombre de décès, mais jusqu'ici elle se classe troisième après l'Italie et l'Espagne. Doit-on en conclure que les autorités ont assoupli leurs mesures de riposte, ou que le public manque de respect aux gestes barrières, ou encore que l'efficacité de la chloroquine soit réduite, voire l'efficacité du système de santé Français ? Les réponses à ces questions devraient aider à mieux améliorer les mesures de riposte dans le monde, d'autant plus que nous assistons à de plus en plus à La « levée de l'interdiction » dans le monde. Les autorités du monde entier sont dans la nécessité de faire respecter (strictement) les gestes barrières (restrictions) pour certaines personnes.

Ce n'est que la négligence observée des mesures de distanciation sociale et d'autres restrictions imposées à certaines personnes, qui en ont marre de l'isolement, errent librement dans la rue, sans se soucier de rien.

Globalement, on constate que le taux de mortalité associé au Covid-19 dans le monde a fortement baissé ; notre taux de mortalité est passé de 47% le 23 janvier 2020 à 1% le 30 juin 2020, bien qu'en valeur absolue, il s'agit d'une augmentation, il y a eu 25 décès le 23 janvier 2020 et 513 186 décès le 30 juin 2020.

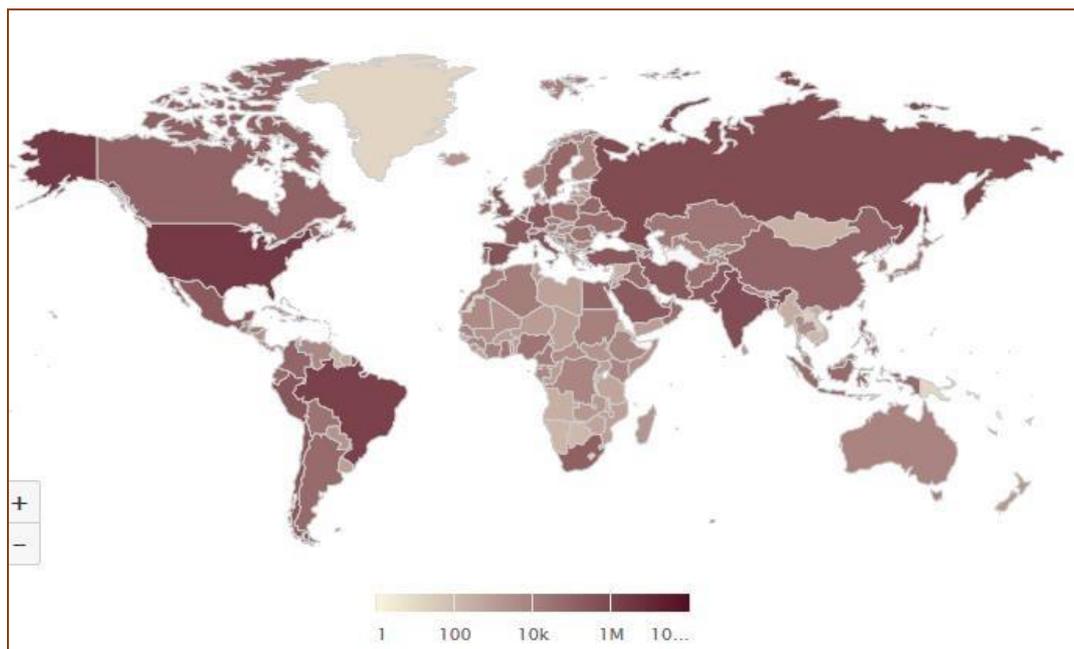
Figure 21 : Distribution du nombre de cas infectés à la Covid-19 dans le monde, par pays



Source : <https://www.worldometers.info/coronavirus/countries> (consulté en juillet 2021)

En ce qui concerne la figure 21 ci-dessus, au 1er juillet 2020, les États-Unis compte le plus grand nombre de cas de Covid-19 enregistré au monde, suivi du Brésil, de la Russie, de l'Inde, du Royaume-Uni, de l'Espagne, du Pérou et du Chili. Cette situation nous fait remarquer que l'Afrique, qui n'apparaît pas dans le pic de cas, elle est moins touchée par la Covid-19 (la figure 22 ci-dessous confirme également notre commentaire). Il convient de souligner que, comme nous l'avons souligné plus haut, la situation mondiale du Covid-19 évolue. En effet, au 10 mai 2020, les États-Unis sont toujours le pays avec les infections au Covid-19 les plus enregistrées dans le monde, mais ils sont suivis par l'Espagne, l'Italie, le Royaume-Uni, la Russie, la France, L'Allemagne, le Brésil, certaines personnes en Turquie, en Iran, en Chine, au Canada, au Pérou, en Inde, en Belgique, etc. L'Europe semble être le continent le plus touché par la Covid-19. Cela prouve les efforts déployés par certains pays dans le monde pour contenir la pandémie.

Figure 22 : Répartition géographique du nombre d'infectés à la Covid-19 dans le monde



Source : <https://www.worldometers.info/coronavirus/countries> (consulté en juillet 2021)

La pandémie Covid-19 est un choc sanitaire, entraînant des pertes en vies humaines, qui a le potentiel de contribuer de manière significative au ralentissement non seulement de l'économie chinoise, mais également de l'économie mondiale du fait que la Chine constitue le centre d'opérations commerciales mondiales ou même l'usine du monde de fabrication.

1.4. L'analyse de la nature du choc économique dû à la Covid-19

La pandémie Covid-19 a impactée la demande (baisse de la consommation après isolement et restrictions de la population) et l'offre (perturbation de la chaîne de production internationale, en Chine comme point de départ, aussi étant l'un des principaux fournisseurs au niveau international) et conduit à une spéculation sur les marchés financiers.

Avec la propagation de la pandémie Covid-19, les flux de trafic et de déplacements ont diminué, et la mobilité des facteurs a diminué. Cette pandémie entraîne une baisse de la production, qui à son tour entraîne une baisse des bénéfices ou des entreprises, une baisse des salaires, une baisse de la demande, une pression sociale accrue et une incertitude accrue.

Cela montre que le monde est confronté à un double choc ou à une double crise (sanitaire et économique). Par conséquent, ce virus est un choc offre-demande qui affecte le commerce international de biens et de services. Selon le FMI (2020), la crise sanitaire de la Covid-19, s'accompagne d'une crise économique à travers trois chocs importants qu'elle crée, à savoir : les baisses de la production et de la demande, la décélération de la croissance mondiale et le

durcissement des conditions financières (et leurs retombées), et la chute significative des cours des produits de base, notamment le cours du pétrole qui a enregistré une baisse d'environ 50% depuis début 2020.⁸⁶

Il est à noter que la pandémie Covid-19 était au départ une crise sanitaire qui a causé des pertes en vies humaines, mais comme les autorités politiques ont pris diverses mesures pour limiter sa propagation, dans le temps, elle a conduit à une crise économique. L'économie mondiale est actuellement confrontée à des chocs économiques dont la nature doit être analysée si des mesures appropriées sont trouvées.

En effet, la pandémie Covid-19 (y compris les mesures de riposte prises) est un choc imprévisible qui modifie le comportement des entités économiques et perturbe l'équilibre macroéconomique des pays à travers le monde. Les mesures de confinement entraînent : une augmentation du chômage et de l'absentéisme (notamment dans le secteur privé), ce qui entraîne une baisse des revenus, une baisse de la consommation, une baisse des impôts et par conséquent une baisse de la production. On peut donc en déduire le choc de demande au début de la crise sanitaire. Cependant, au fil du temps, du côté de l'offre, nous avons constaté la situation suivante : plusieurs pays dans le monde ont fermé leurs frontières, ce qui a amené la Chine à interrompre la chaîne de production à l'échelle internationale, à l'image du protectionnisme (rupture stock fournisseur). Ce dernier est l'un des principaux fournisseurs mondiaux et a conduit à la spéculation sur les marchés financiers, à la baisse du commerce extérieur, à la baisse des réserves de change, à l'instabilité et à la dévaluation de la monnaie. Par conséquent, étant donné qu'il y a plusieurs pays dans le monde qui feront face à une forte demande et que leur offre ne suivra pas, les gens peuvent également admettre que l'économie mondiale a été affectée par des chocs d'offre.

Aussi, il y a lieu de souligner que le choc du Covid-19 est autant monétaire que financier. En effet, Beck Thorsten (2020) note que la récession, qu'induit la persistance de la pandémie Covid-19 dans le temps, va poser des problèmes de solvabilité pour certaines firmes et ménages et exercer une pression sur le bilan des banques, pouvant conduire à un accroissement des prêts improductifs et à des faillites des banques. L'auteur estime que, si la crise persiste, lesdits prêts improductifs pourraient augmenter dans le second semestre 2020,

⁸⁶ Le FMI note ici que les pays pauvres en ressources naturelles et dépendant du tourisme enregistreront une forte baisse de la croissance avec les fermetures de frontières ou restrictions des déplacements ; et, les pays émergents et pré-émergents vont enregistrer des sorties massives des capitaux et subir le resserrement des conditions financières, ce qui est de nature à amplifier les effets de la crise sanitaire.

surtout pour les banques dont une part importante de portefeuille de crédit concerne les secteurs les plus touchés.

La poursuite de la pandémie empêchera les entités économiques de tenir leurs promesses et de payer des charges fixes, ce qui conduira à la faillite et plongera l'économie mondiale dans la récession, et ce avec :

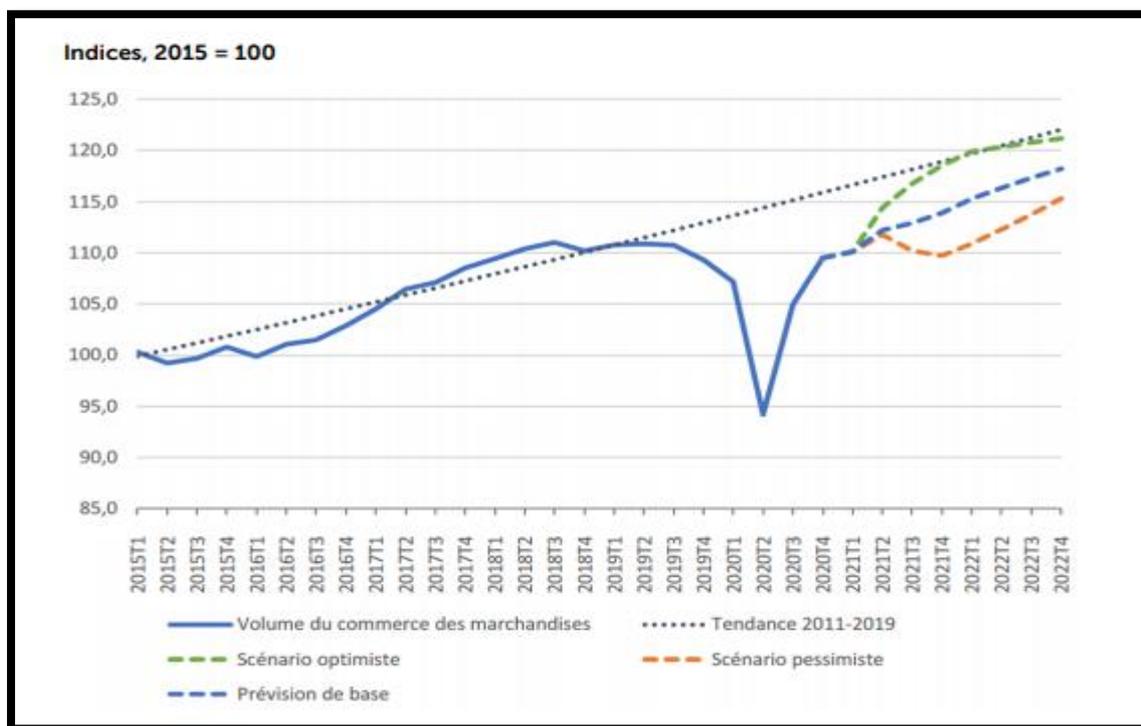
- La fermeture de plusieurs usines en Chine et à travers le monde ;
- Le développement de l'économie numérique (visioconférence, télétravail, e-commerce, enseignement en ligne, etc.), ainsi contribuer à la réduction des émissions de CO2.

1.5. La situation pré-Covid-19 de l'économie mondiale

Avant d'examiner les effets dévastateurs de cette pandémie, nous allons énumérer en quelques points la Situation économique antérieure au Covid-19 dans le monde (FMI, 2019) et (Banque Mondiale, 2020) :

- La Chine est le plus grand importateur de matières premières, la deuxième économie mondiale (représentant environ 16% du PIB mondial) et le deuxième consommateur mondial de pétrole ;
- En termes de pauvreté au travail en 2019, un cinquième de la population (dans la population active) gagne moins de 3,20 USD par jour en parité de pouvoir d'achat, soit plus de 630 millions de personnes ;
- En 2019, les marchés de travail sont toujours inégaux et ces inégalités sont plus flagrantes qu'avant ;
- Avec la baisse des prix des produits énergétiques, le taux d'inflation annuel des économies avancées a baissé en 2019 ; et, due au ralentissement économique mondiale, les tensions inflationnistes devraient être faibles en 2020. Dans un contexte de durcissement de la politique monétaire et de bas prix des produits pétroliers, l'inflation dans les économies émergentes et en Afrique est restée globalement modérée ;
- En 2019, par rapport aux années précédentes, le commerce mondial a baissé (le volume moyen des marchandises exportées a baissé de 1,5% au second semestre 2019), notamment après la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine. Ces échanges ont varié de 4,6%, 3% et 1,2%, respectivement en 2017, 2018 et 2019, et devraient demeurer ainsi au cours des 5 prochaines années.

Figure 23 : Volume du commerce mondial des marchandises, 2015T1-2022T4

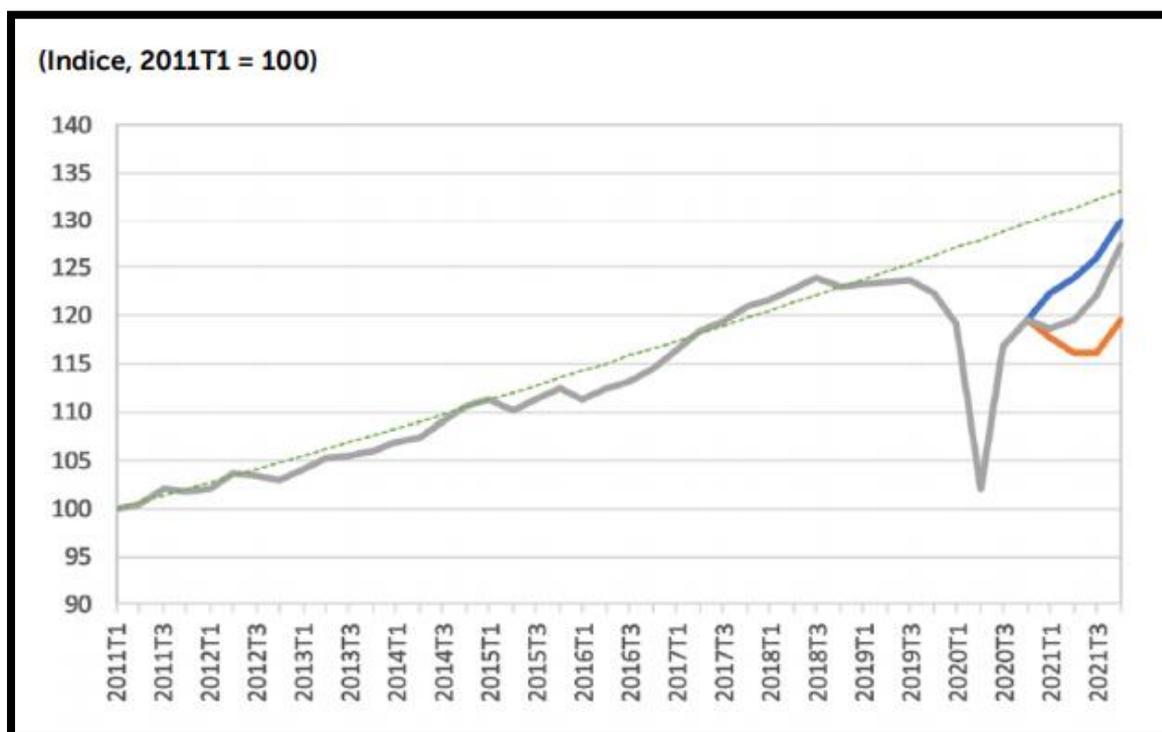


Source : OMC, https://www.wto.org/french/news_f/pres21_f/pr876_f.htm (consulté le 01/08/2021)

En générale, le taux de croissance de la plupart des pays du monde est inférieur au potentiel. Le ralentissement économique de l’Afrique en 2019 (taux de croissance ralenti à 2,4%), étant donné que ses exportations et ses revenus budgétaires dépendent fortement des industries extractives, ce qui signifie qu’une baisse des activités commerciales avec ses principaux partenaires (États-Unis, Europe, Chine) aura un impact négatif sur sa croissance économique.

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

Figure 24 : Scénario optimiste et pessimiste concernant le commerce de marchandise en volume



Source : OMC, https://www.wto.org/french/news_f/pres20_f/pr862_f.htm (consulté le 01/08/2021)

À présent, nous présentons les perspectives économiques dans le monde de 2020 avant l'apparition de la pandémie Covid-19 pour après mieux juger les effets de cette dernière sur les tendances futures de l'économie mondiale. Suivant le Fond Monétaire International (FMI, 2020), la croissance économique mondiale s'est accélérée à 3,3% en 2020, venant d'environ 2,9% en 2019. Malgré le ralentissement observé dans les pays avancés et en Chine, l'activité économique s'était améliorée dans les pays émergents (Brésil, Inde, Mexique, Russie, Turquie) en 2019. Aussi, notons qu'il y'a des faibles tensions inflationnistes en 2020.

Il y'a un ralentissement de croissance dans les pays avancés (en particulier aux États-Unis et au Japon), de 1,7% en 2019 à 1,6% en 2020. En revanche, dans les pays émergents et en développements, la croissance s'est accélérée, passant de 3,7% en 2019 à 4,4% en 2020.

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

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

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

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

- La montée des tensions géopolitiques qui pourrait conduire à une diminution de l'offre de pétrole et, dans certains endroits, l'augmentation des prix du baril ;
- Dans certains pays, la productivité du travail a diminué en raison des troubles sociaux ;
- Les conflits commerciaux entre les États-Unis et ses principaux partenaires commerciaux, notamment la Chine et l'UE ont perturbé les chaînes d'approvisionnement mondiales ;
- La récurrence des catastrophes naturelles (tempêtes tropicales, inondations, incendies de forêt, sécheresses, etc.) qui peuvent ralentir les activités économiques (agriculture, assurance, etc.) dans certaines régions ;
- L'existence continue du coronavirus en Chine et sa propagation mondiale contribueront à ralentir les activités économiques de la Chine, qu'il s'agisse du commerce ou de la mobilité des personnes à travers le monde.

1.6. Les effets de la pandémie Covid-19 sur le commerce international

L'évaluation des effets de la Covid-19 sur les échanges internationaux se déclinera en trois points : L'impact de la pandémie sur le commerce mondial à travers les chaînes d'approvisionnement ; L'évolution du commerce international au premier semestre de 2020 et La timide réactivité des économies aux effets de la crise sanitaire.

❖ L'impact de la pandémie sur les chaînes d'approvisionnement des principales puissances

La Covid-19 a eu un impact négatif de grande envergure sur le commerce et les investissements directs étrangers, et a entraîné une forte baisse des importations et des exportations mondiales dans plusieurs secteurs. Alors que les pays traversent les étapes successives de l'épidémie, cet impact devrait augmenter dans un proche avenir, et le commerce mondial a baissé de 13% à 32 % en 2020 (le volume des échanges devrait encore baisser. 10 % pour toutes les régions)⁸⁷, et on s'attend à ce que durant 2020-2021 les investissements directs étrangers chutent de 30% à 40 %.⁸⁸

La première perturbation de la chaîne d'approvisionnement mondiale a affecté l'approvisionnement et des usines en Chine ont été fermées pour ralentir la propagation du coronavirus. Cette situation a provoqué une pénurie de pièces de rechange et de matériaux et a nui aux industries en aval, en particulier la fabrication de métaux et les instruments de précision, les secteurs de la chimie, des équipements informatiques, de l'habillement et du textile, des machines et de la métallurgie⁸⁹. À titre d'exemple, parmi les entreprises touchées ; le géant américain de l'informatique Apple, le taiwanais de l'électronique Foxconn, le numéro un mondial de l'ameublement Ikea, le géant de la restauration rapide McDonald's, la chaîne américaine Starbucks, les géants de l'automobile figés (Renault, le groupe PSA, Toyota, Volkswagen, General Motors, Fiat Chrysler et Ford Motors)⁹⁰. Les effets continus et ces pénuries se sont étendus à de nombreux autres pays, obligeant certaines entreprises à ralentir

⁸⁷ Organisation Mondiale du Commerce, Trade Set to Plunge as COVID-19 Pandemic Upends Global Economy, communiqué de presse, 8 avril 2020.

⁸⁸ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Investment Trends Monitor : Impact of the COVID-19 Pandemic on Global FDI and GVCs, n° 35 : mars 2020.

⁸⁹ CNUCED, Trade and Development Report Update: Global Trade Impact of the Coronavirus (COVID-19) Epidemic, 4 mars 2020

⁹⁰ Journal Le Figaro « Coronavirus : ces entreprises installées en Chine qui ferment leurs magasins et usines par centaines » Par Le Figaro avec AFP, Publié le 29/01/2020 à 17 :20, Mis à jour le 03/02/2020 à 12 :43

leur production ou à suspendre complètement leurs activités⁹¹. En outre, l'impact négatif des mesures nationales de confinement et des restrictions sur la circulation transfrontalière des personnes sur l'offre de main-d'œuvre a provoqué de graves perturbations dans l'approvisionnement en produits agricoles, en particulier dans les pays émergents et en développement, et de nombreux produits industriels, le commerce transfrontalier non formel est une partie importante des activités commerciales, par conséquent, on estime que 30% à 40 % du commerce transfrontalier en Afrique appartient à l'économie informelle⁹².

En 2020, l'impact des biens manufacturés intermédiaires sur le commerce mondial est particulièrement important. Les exportations de la Chine, qui représentent environ 20 % du commerce mondial de ces produits, ont fortement chuté, tout comme d'autres grands pays producteurs (comme les États-Unis et l'Allemagne). L'analyse préliminaire de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) montre que même une légère baisse du commerce des produits intermédiaires aura un impact important. En effet, on estime que les exportations d'intrants intermédiaires de la Chine vers les constructeurs automobiles des principales économies productrices d'automobiles telles que l'Union européenne, le Japon, l'Amérique du Nord et la Corée du Sud chuteront de 2 %, ce qui pourrait entraîner une réduction de 7 \$ US en les exportations d'automobiles de ces économies vers le reste du monde de 1 milliard USD⁹³.

En plus des perturbations de l'approvisionnement, la crise a également eu un choc de demande direct sur un grand nombre de secteurs liés à l'extraction de matières premières, à la fabrication et aux services. En conséquence, la demande de certaines matières premières (comme le cuivre et le nickel) a fortement chuté. Le choc sur la demande de certaines matières premières comme le pétrole et les produits laitiers est particulièrement dévastateur : l'excès de stock de ces matières premières entraîne des difficultés de stockage et la destruction de denrées périssables⁹⁴. Dans certains domaines manufacturiers, comme l'industrie automobile, la même tendance s'est manifestée lorsque les capacités de stockage sont

⁹¹ Voir, par exemple: Car and Driver, « Details of Increasing Plant Shutdowns Amid COVID-19 Pandemic », 25 mars 2020; et CNET Roadshow, « COVID-19 And Plant Closures: The Auto Industry's Response, Potential Return Dates », 13 mars 2020.

⁹² CNUCED, Economic Development in Africa Report 2019: Made in Africa: Rules of Origin for Enhanced Intra-African Trade, 2019.

⁹³ CNUCED, Trade and Development Report Update: Global Trade Impact of the Coronavirus (COVID-19) Epidemic, 4 mars 2020.

⁹⁴ Voir, par exemple : CNBC, "The Hunt for Oil Storage Space is On — Here's How it Works and Why it Matters", 22 avril 2020 ; NBC News, "Dairy Farmers Forced to Dump Milk as Demand Drops Amid Coronavirus Closures", 14 avril 2020.

devenues saturées⁹⁵. En termes de services, au cours des premiers mois de la crise mondiale, certaines industries telles que l'aviation civile et le tourisme ont été gravement affectées par la demande.

Cela peut conduire à un déplacement partiel vers la chaîne d'approvisionnement mondiale plus proche de l'utilisateur final, en particulier la chaîne d'approvisionnement régionale. La pandémie a également entraîné des changements structurels dans la chaîne d'approvisionnement, visant à accroître la diversité des fournisseurs et à augmenter l'inventaire des composants et produits nécessaires, tels que les biens et services considérés comme d'importance stratégique au niveau national. Une récente enquête de PwC auprès de 55 entreprises des États-Unis et du Mexique a montré que la plupart des personnes interrogées ont répondu « pas sûr » (27 %) ou « oui » (42 %) à cette question. Ils revoient la taille de leur chaîne d'approvisionnement.⁹⁶ De plus, la pandémie s'est déroulée dans le contexte de la guerre commerciale qui a commencé avant la crise actuelle. Cette guerre a conduit de nombreux pays à augmenter les tarifs sur les produits de base au cours des deux dernières années et a préconisé de déplacer leurs chaînes d'approvisionnement vers des pays à tarifs plus bas. Par conséquent, il y a eu un large débat sur l'opportunité de reconsidérer la stratégie de la chaîne d'approvisionnement mondiale pour augmenter sa résilience et réduire son risque d'interruptions et de chocs et améliorer sa durabilité⁹⁷.

Le contexte de pandémie et de récession actuelle peut également accélérer les progrès technologiques grâce à l'utilisation de l'intelligence artificielle et de l'automatisation. Des industries telles que la vente au détail et le recyclage utilisent de plus en plus des robots pour minimiser les contacts humains, par exemple lors de l'exécution de tâches quotidiennes nécessitant une proximité physique entre les travailleurs. Dans certains cas, cela permet d'affecter les travailleurs à d'autres responsabilités dans des endroits avec moins de monde.⁹⁸ Cependant, les recherches montrent qu'en période de ralentissement économique, l'automatisation se produit plus rapidement qu'en période « normale », ce qui permet aux entreprises de se réorganiser et peut entraîner un grand nombre de licenciements. Par

⁹⁵ Voir, par exemple : Fortune : “From Cargo Ships to Fairgrounds—As Backlog of Cars Grows, Importers Search for Storage Space”, 1er mai 2020..

⁹⁶ PwC, “COVID-19 CFO Pulse Survey US/Mexico findings”, 30 mars 2020.

⁹⁷ Voir, par exemple : Willy Shih, *Is It Time to Rethink Globalized Supply Chains?* (MIT Sloan, 2020), et Meredith Watkins et Gianluca Corinaldesi, *COVID-19 and Global Supply Chains: Disruptions and Restructuring* (Duke University, 2020).

⁹⁸ Voir, par exemple : Michael Corkery et David Gelles, « Robots Welcome to Take Over, as Pandemic Accelerates Automation » dans *The New York Times*, 10 avril 2020.

exemple, aux États-Unis, 88 % des suppressions d'emplois de routine depuis le milieu des années 80 se sont produites dans les 12 mois suivant la récession, et ces emplois n'ont pas été rétablis au début de la reprise⁹⁹. Les changements technologiques introduits au cours de la récession actuelle ont entraîné des mises à pied et, au début de la reprise, cela pourrait entraver la croissance de l'emploi dans certaines industries.

D'autres industries, telles que l'alimentation de détail, ont subi un fort impact positif et la demande a fortement augmenté à court terme (mais elles sont confrontées à des goulots d'étranglement dans l'industrie en amont)¹⁰⁰. Cependant, certains craignent que les restrictions à la circulation des personnes et les mesures de distanciation sociale puissent entraîner des changements structurels de comportement à moyen et long terme, qui continueront d'affecter les consommateurs. Compte tenu de l'impact sur la chaîne d'approvisionnement mondiale, l'épidémie a entraîné une délocalisation partielle ou une délocalisation accélérée de certaines industries, en particulier celles où la chaîne d'approvisionnement est gravement perturbée et où le gouvernement met en œuvre des contrôles à l'exportation¹⁰¹.

En particulier dans les économies émergentes et en développement, la reconfiguration de la chaîne d'approvisionnement à moyen terme via la délocalisation locale ou l'externalisation offshore est un défi de développement. En fait, on peut dire que ce changement affaiblit leur capacité à utiliser la chaîne d'approvisionnement mondiale grâce à l'industrialisation.¹⁰² De plus, en raison de limitations technologiques, ils ne pourront pas profiter des tendances telles que l'intelligence artificielle ou l'autorisation à court terme.

⁹⁹ Voir : Brad J. Hershbein et Lisa B. Kahn, « Do Recessions Accelerate Routine-Biased Technological Change ? Evidence from Vacancy Postings », Upjohn Institute Working Paper No. 16-254, et Nir Jaimovich et Henry E. Siu, « Job Polarization and Jobless Recoveries » National Bureau of Economic Research Working Paper No. 18334..

¹⁰⁰ Les notes sectorielles du BIT fournissent des informations plus détaillées sur l'ampleur du choc subi par la demande dans ces secteurs, par région, et ses répercussions sur l'emploi dans les secteurs. Elles sont consultables à l'adresse suivante : <https://www.ilo.org/global/topics/coronavirus/sectoral/lang--fr/index.htm>

¹⁰¹ Voir : Conseil européen, Roadmap to Recovery: Towards a More Resilient, Sustainable and Fair Europe, 2020. Les secteurs australiens de la fabrication de produits médicaux et pharmaceutiques offrent un exemple de la manière dont le COVID-19 suscite une nouvelle réflexion sur les chaînes d'approvisionnement et la relocalisation de la production.

¹⁰² Voir : Adnan Seric et al., « Managing COVID-19 : How the Pandemic Disrupts Global Value Chains », (Industrial Analytics Platform, 2020).

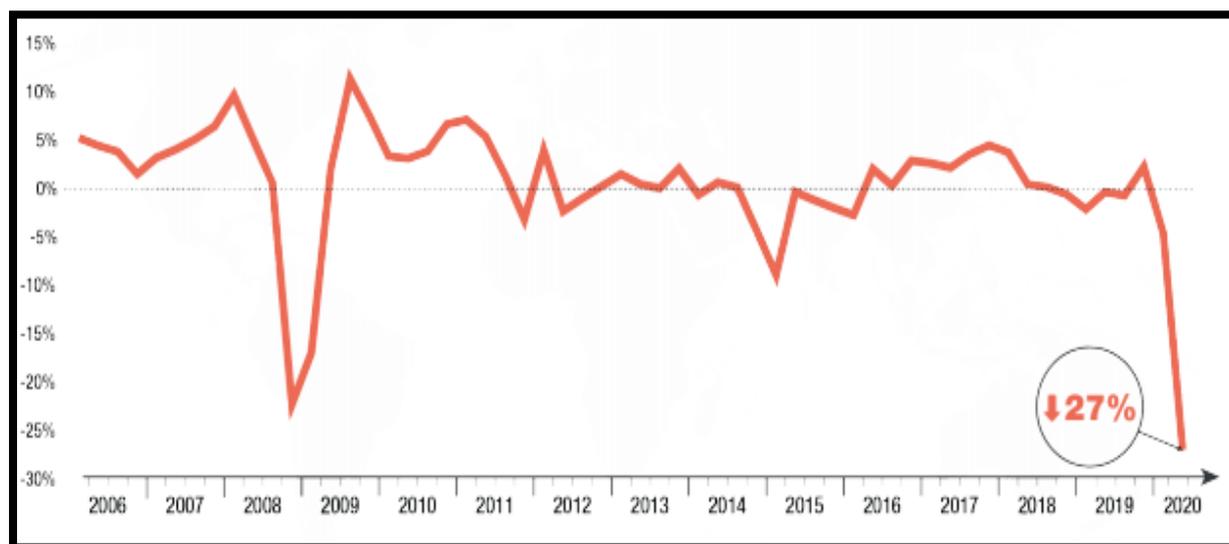
❖ L'évolution du commerce international au premier semestre de 2020

Dans une économie mondialisée, les risques pesant sur le commerce mondial se sont également accrus ces dernières années. (Azevêdo, 2020)¹⁰³ montre qu'avant même l'apparition du premier cas de Covid-19, le potentiel du commerce pour stimuler la croissance économique, n'était pas pleinement exploité, au point où le commerce mondial de marchandises a chuté à un rythme important au dernier trimestre de 2019.

Les premiers effets de la Covid-19 se sont manifestés à travers les fermetures d'usines et des ruptures d'approvisionnement dans de nombreux secteurs.

La CNUCED estime que le commerce mondial des marchandises a baissé de 5 % au premier trimestre 2020 et s'attend à une contraction plus marquée de 27 % au deuxième trimestre.¹⁰⁴ Pour l'ensemble de l'année, la CNUCED s'attend à une baisse de 20 %. La contraction des échanges provoquée par le Covid-19 est plus profonde que celle observée lors de la crise financière de 2008-2009 (Figure 25).

Figure 25 : Tendances dans le commerce mondial (variation en pourcentage) durant la période 2006-2020



Source : CNUCED (2020). Mise à jour du commerce mondial, voir le lien suivant : [dtltlb2021d1_en.pdf](#) (consulté en juillet 2021)

¹⁰³ Robert Azevêdo, il est ingénieur et négociateur et constructeur de consensus et négociateur et il travaille à l'OMC en faveur du Brésil.

¹⁰⁴ Unctad covid-19 and maritime transport impact and responses, voir le lien suivant : [dtltlb2021d1_en.pdf](#) (consulté en juillet 2021)

En conséquence, en mars 2020, il y a eu une baisse de 11,9% des exportations mondiales de biens et de 12,4% des importations mondiales de biens par rapport à la même période de l'année précédente. Selon le Groupe de la Banque mondiale (Banque Mondiale, 2020), les régions les plus touchées par la contraction du commerce étaient le Moyen-Orient, l'Afrique du Nord, l'Asie du Sud, l'Afrique subsaharienne et l'Union européenne des 27 (12,2 % pour les exportations et respectivement, 14,2% pour les importations, par groupe).

Dans les pays importants dans le commerce mondial (Chine, UE27, Japon, États-Unis, en tant que groupe) les exportations de biens agricoles intermédiaires ont augmenté (de 8,1% en moyenne, augmentation annuelle) et les importations de biens agricoles intermédiaires ont augmenté (de 7,1 % en moyenne, augmentation annuelle). Dans le cas des mêmes pays, les exportations d'aliments et de boissons pour la consommation finale ont augmenté de 2,6 % par rapport à l'année précédente en mars, et les importations ont augmenté de 11,7 % (Banque Mondiale, 2020).

En mars 2020, le commerce international de produits médicaux a également augmenté, tandis que le commerce de matériel de transport, de biens de l'industrie extractive et de biens d'équipement a diminué (Banque Mondiale, 2020), reflétant une baisse de la demande et des investissements. Les importations de matériel de transport ont diminué de 10,5% (par rapport à mars 2019), en Chine, dans l'UE 27, au Japon et aux États-Unis (en tant que groupe), et les importations de carburants et lubrifiants (avec un niveau de transformation intermédiaire) ont diminué de 21,9% en Mars (Banque Mondiale, 2020).

Dans le cas de ce groupe de pays, en mars 2020, la contraction la plus importante s'est produite pour les exportations de biens d'équipement (12,5%) et moins pour les biens intermédiaires. Les importations ont baissé le plus dans le cas des biens d'équipement (7,4%) et des carburants et lubrifiants, reflétant la baisse des prix du pétrole.

Les échanges de produits industriels intermédiaires sont restés constants, ce qui montre que les activités principales des chaînes de valeur mondiales ont relativement bien résisté. Dans le cas de la Chine, de l'UE-27, du Japon et des États-Unis, les exportations de produits industriels intermédiaires (autres que les aliments et boissons, les carburants et lubrifiants et les biens d'équipement intermédiaires) ont diminué de 3 % en mars 2020 par rapport à 2019, tandis que les importations ont baissé de 5,5%.

Le commerce mondial des services a moins diminué que le commerce des marchandises. Il y a eu des baisses significatives des services de transport (en particulier aérien), des voyages et

du tourisme, et il y a eu une augmentation du commerce des services de télécommunications, informatiques et d'information, qui favorisent le travail à distance et le commerce en ligne.

L'étude du Groupe de la Banque mondiale (Banque Mondiale, 2020) montre une faible corrélation entre le nombre de cas de Covid-19 et l'évolution des exportations et des importations en mars 2020 (le coefficient d'erreur est déterminé par les différences de normes de déclaration et de test entre les pays). Il est clair qu'il y a déjà eu une mondialisation des contractions commerciales en mars. Le principal déterminant de la contraction du commerce est la gravité des affaires, les fermetures d'entreprises, et n'est pas en corrélation avec la gravité de la maladie, mais plutôt avec la manière dont les autorités ont introduit des mesures de quarantaine et des fermetures d'entreprises. Les variations des importations et des exportations dans une économie dépendent non seulement de la gravité de la Covid-19 dans ce pays, mais aussi de l'évolution de la maladie dans la plupart des pays partenaires, dans un contexte d'interdépendances complexes entre pays.

❖ **La timide réactivité des économies aux effets de la crise sanitaire**

En raison des tensions commerciales et de diverses tendances protectionnistes, la croissance du commerce international a stagné en 2019, et a même commencé à afficher une croissance négative au début de 2020 (-1,5% au premier trimestre de cette année). Ensuite, la crise de la Covid-19 et les mesures de lutte contre la pandémie ont provoqué une forte baisse des échanges (à -18% en mai). La baisse est plus liée aux difficultés du côté de la demande qu'aux difficultés du côté de l'offre ; l'insuffisance de la demande est la première raison de la baisse d'activité. Plus précisément, l'insuffisance de la demande internationale est à l'origine de la baisse de 29 % de l'activité de notre industrie. Par rapport à mai, les échanges ont fortement rebondi en juin.

Malgré ce rebond, on ne peut ignorer le fait que le niveau du commerce international est aujourd'hui bien inférieur à celui de fin 2019. Par conséquent, le chemin de la reprise du commerce et de la prospérité peut être long et ardu, mais il doit être encouragé dans le cadre du plan de relance économique mondiale. Cette crise a une nouvelle fois confirmé la très forte interdépendance entre l'entreprise et l'économie mondiale. Pendant la période de confinement dans le monde, les entreprises ont subi d'énormes pertes dues à la multiplication de mesures nationales non coordonnées, voire manifestement protectionnistes. Pensons aux fermetures et aux contrôles des frontières, aux restrictions à l'exportation, aux restrictions à la libre circulation des travailleurs et à la libre prestation de services.

Certains pays ont immédiatement regretté cette situation et ont rappelé leurs autorités de prêter attention aux problèmes spécifiques rencontrés par les entreprises dans l'importation, l'exportation ou la circulation des travailleurs. Dans ce cas, les efforts déployés par ces différents pays pour assurer la libre circulation des travailleurs et des marchandises tout au long de la chaîne d'approvisionnement (par exemple en UE, accélérer les contrôles aux frontières grâce au concept de « canaux verts ») sont très actifs.

Ces constats confirment qu'il est urgent de continuer à assurer et à améliorer le fonctionnement du marché intérieur et extérieur, condition nécessaire à la bonne circulation des biens et des personnes dans le monde.

2. L'impact de la Covid-19 sur le transport maritime

La pandémie (Covid-19) montre le degré d'interdépendance entre les pays du monde et a déclenché de nouvelles tendances dans l'industrie du transport maritime. C'est maintenant un tournant pour l'industrie, car elle est non seulement confrontée à des problèmes urgents provoqués par la pandémie, mais également à des considérations à plus long terme, de la conception de la chaîne d'approvisionnement et des changements dans les modèles de la mondialisation, modification des habitudes et de consommation, intérêt croissant pour l'évaluation des risques et la résilience, et renforcement des objectifs mondiaux de durabilité et de réduction des émissions de carbone. L'industrie a également du mal à faire face à l'impact du protectionnisme croissant et des politiques repliées sur elle-même.

La pandémie met en évidence l'importance du secteur maritime, qui est essentiel pour maintenir l'approvisionnement en biens essentiels et maintenir les activités commerciales mondiales pendant la crise, la phase de reprise et le retour à l'état normal. De nombreuses entités, dont la CNUCED et d'autres institutions internationales, ont élaboré des recommandations et des lignes directrices appelant à assurer la continuité des activités dans le secteur tout en protégeant les travailleurs portuaires et les marins des effets de la pandémie. Elles insistent pour que les navires se conforment aux exigences internationales, y compris les restrictions sanitaires, et exigent que les ports restent ouverts au trafic maritime et aux opérations de transport multimodal.

2.1. Analyse de la situation du transport maritime avant la Covid-19

Nous allons énoncer la Situation du transport maritime pré-Covid-19, selon le rapport sur le commerce maritime international édité par la CNUCED qui traite principalement sur toutes les filières du monde maritime.¹⁰⁵

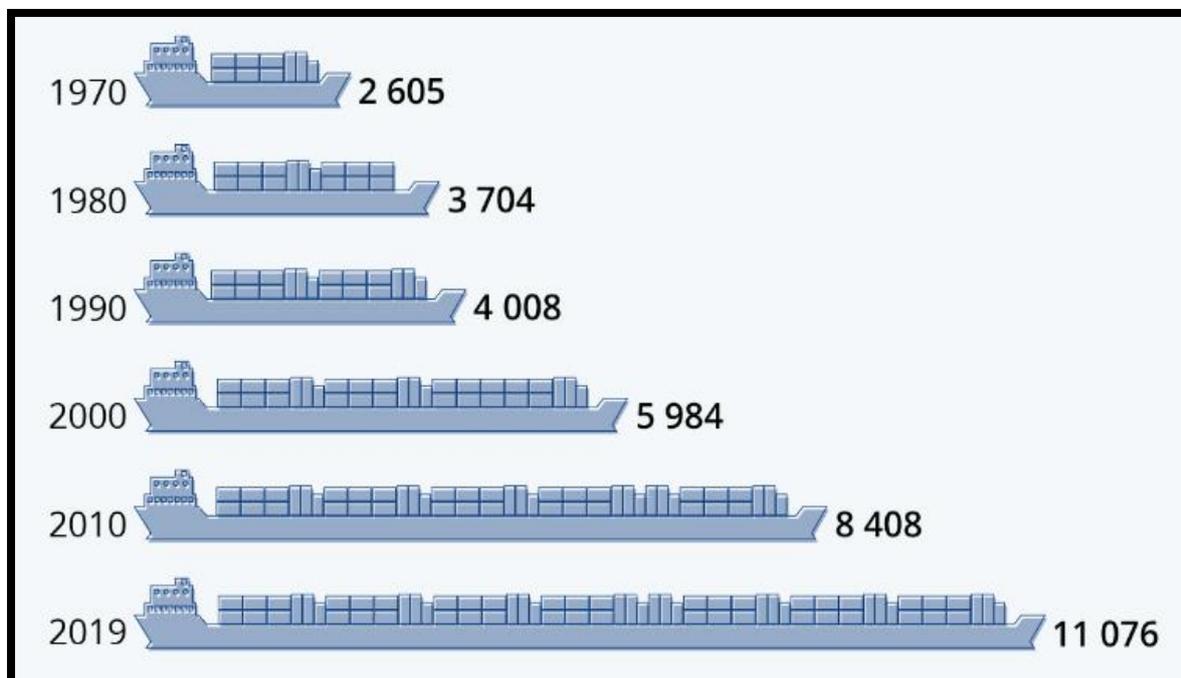
- **Une baisse de 0,5%**

En 2019, les transporteurs maritimes ont transporté 11,08 milliards de tonnes (un nouveau record), soit une augmentation de 0,5% par rapport à 2018. L'augmentation est plus faible qu'en 2018. En effet, le volume du trafic maritime a augmenté de 2,8% en 2018 contre 4,7 en 2017. « *Le fléchissement de la croissance du commerce maritime résulte de plusieurs tendances, dont l'affaiblissement du système commercial multilatéral et le protectionnisme croissant* », a déclaré le secrétaire général de la CNUCED, y voyant « *un avertissement que*

¹⁰⁵ Étude sur les transports maritimes 2020, visitez https://unctad.org/system/files/official_document/rmt2020summary_fr.pdf (consulté en juillet 2021)

les politiques nationales peuvent avoir un impact négatif sur les aspirations de tous en matière de commerce maritime ».

Figure 26 : Évolution du volume du fret maritime dans le monde, en million de tonnes de marchandises



Source : Statista, L'essor du commerce maritime mondial de Tristan Gaudiaut, 29 mars 2021 (consulté en Juillet 2021)

Note : Tous types de marchandises incluses, dont liquide en vrac et cargaison sèche.

- **Tensions politiques et commerciales**

La baisse du taux de croissance est le signe d'un ralentissement du commerce international. La croissance du transport maritime en 2019 est toujours la plus faible depuis la crise de 2008/2009. Il y a plusieurs facteurs qui peuvent expliquer la baisse en 2019. Le premier sont les tensions commerciales, notamment entre la Chine et les États-Unis. Ensuite, les difficultés économiques de certains pays ont ralenti les échanges. D'autre part, des événements climatiques tels que l'ouragan Veronica en Australie ou l'effondrement du barrage de Vale au Brésil en raison de coulées de boue ont mis la pression sur les flux de ces pays. Enfin, l'incertitude liée au Brexit a fortement affecté le commerce international britannique. « *Le fléchissement de la croissance du commerce maritime résulte de plusieurs tendances, dont l'affaiblissement du système commercial multilatéral et le protectionnisme croissant* », a déclaré le secrétaire général de la CNUCED, y voyant « *un avertissement que les politiques*

nationales peuvent avoir un impact négatif sur les aspirations de tous en matière de commerce maritime ».

- **La domination des vracs solides**

Le volume des exportations de produits pétroliers s'est élevé à 3,169 milliards de tonnes, en baisse de 1%. Les principales marchandises en vrac ont pesé 3,225 milliards de tonnes de façon constante, soit une augmentation de 0,3%. Enfin, les autres matières premières entrent pour 4,682 milliards de tonnes, soit une augmentation de 1,7%. Cette répartition des différents courants de transport maritime montre l'importance du transport de vrac solide. « *Les vracs solides et les conteneurs ont été le moteur des échanges maritimes au cours de ces dernières années* » a énoncé le secrétaire général de la CNUCED.

- **Des flux multipliés par 10**

Plus précisément, l'augmentation du transport en vrac est due à la croissance économique de la Chine. Cependant, en 2019, l'économie de l'Empire de l'orient a progressé de 6,1%, un score faible par rapport aux années précédentes. Par conséquent, la Chine a importé 121,7 millions de tonnes de charbon et de minerai de fer en 2002. En 2019, ces flux sont passés à 1,3 milliard de tonnes. Au final, l'approvisionnement en matières premières de la Chine a décuplé en 17 ans. Les céréales doivent également être ajoutés. Au cours des dernières années, la Chine est devenue le premier importateur mondial.

- **Conteneurs : 152 Millions d'EVP**

En termes de conteneurs, le volume de transport en 2019 a augmenté de 1,1% à 152 millions d'EVP. Un chiffre pas très encourageant. En effet, le volume du trafic de conteneurs a augmenté de 3,8% en 2018. Le ralentissement de la croissance montre une nouvelle tendance en 2019, « *L'activité a été menée par les trafics sur les routes secondaires est-ouest et nord-sud* » d'après le secrétaire général de la CNUCED.

- **Les liaisons sud-sud progressent de 2,8%**

En effet, les routes Est-Ouest, à savoir les routes Europe-Asie, Transatlantique et Transpacifique, ont représenté 39,1 % du trafic mondial, soit 59,4 millions d'EVP, soit une baisse de 1,8 %. Le trafic est-ouest secondaire a atteint 19,98 millions d'EVP, soit une augmentation de 2,9 %. 12 millions d'EVP, entre le Nord et le Sud, (l'Europe-Afrique, l'Europe-Amérique du Sud et les États-Unis-Amérique du Sud), ont augmenté de 0,5 %. Le volume de transport de la route de conteneurs Sud-Sud a augmenté de 2,8% à 19,4 millions

d'EVP. Enfin, les liaisons intra régionales entrent pour 41,1 millions d'EVP, soit une augmentation de 2,9 %.

- **Les effets de l'industrie automobile**

Le ralentissement du transport de conteneurs est lié à la baisse de l'activité automobile. En 2019, les ventes de voitures ont baissé de 1,8 %. « *Ce secteur reste un grand pourvoyeur des trafics conteneurisés* » selon le secrétaire général de la CNUCED. De plus, en regardant de près le marché chinois, les ventes de voitures ont chuté à deux chiffres. Les Chinois sont entrés dans la phase de prolongation de la durée de vie de leurs voitures.

- **Le trafic portuaire s'établit à 811,2 EVP**

Les ports ont traité 811,2 millions d'EVP, et cette activité a augmenté de 2% en 2019. L'Asie a maintenu sa position de leader avec 526,7 millions d'EVP. L'activité a augmenté de 2,3% en 2019. Le port de Shanghai a représenté près de 10 % de ce volume de transactions, dépassant les 41 millions d'EVP. L'Europe occupait la deuxième place avec 123,6 millions d'EVP, soit une augmentation de 1,5 %. Le port de Rotterdam compte 12 millions d'EVP, ce qui ne représente que 10 % du marché européen. L'Afrique se classe quatrième avec 32,5 millions d'EVP. Le continent africain a connu la plus forte croissance en 2019, à 3,9%. Serait-ce le prélude d'un nouvel équilibre des flux dans les années à venir ? L'Océanie est le seul continent qui a connu une baisse du trafic portuaire. Cette tendance s'explique par la faiblesse de l'économie australienne.

Enfin, au cours de la dernière décennie, la Chine a représenté la moitié de la croissance du commerce maritime mondial. Il est principalement composé de vrac liquides (produits énergétiques) et de marchandises sèches (minerai de fer, charbon...) et ses importations représentent à elles seules un quart du transport maritime mondial. La CNUCED a analysé ce poids comme le risque d'une dépendance croissante à l'égard de l'économie chinoise pour le transport maritime. C'est également vrai pour l'industrie de la construction navale, qui s'appuie sur 40 % des parts de marché mondiales de la Chine. Avec le Japon et la Corée du Sud, ces trois pays ont concentré 90 % de leurs capacités de construction navale.

2.2. Plan d'action pour renforcer la facilitation des échanges et du transport en période de pandémie

Dans le cadre des efforts visant à réduire la propagation internationale du virus et à atténuer les conséquences potentiellement dévastatrices de la pandémie à plus long terme, les décideurs politiques ont pris un certain nombre de mesures pour assurer la facilitation du commerce international et du transport des marchandises. « *Il est crucial de garder les navires en mouvement, les ports ouverts et le commerce transfrontalier et de transit fluide, tout en veillant à ce que les agences frontalières puissent effectuer tous les contrôles nécessaires en toute sécurité* » selon le secrétaire général de la CNUCED.

Afin de soutenir la logistique du commerce international, différentes mesures sont proposées comme suit :

- **S'assurer que le transport maritime ne soit pas interrompu**

Environ 80% du commerce mondial est transporté par la navigation commerciale, qui transporte de la nourriture, de l'énergie et des matières premières, ainsi que des produits manufacturés et leurs composants du monde entier. Pour que les transporteurs maintiennent leurs opérations, les États du pavillon et du port doivent continuer à fournir tous les services nécessaires, du ravitaillement en carburant, aux services de santé des gens de mer et à la certification de conformité réglementaire. Les marins sont des travailleurs essentiels, et le travail à distance leur est impossible. Il est particulièrement important de permettre aux membres d'équipage de monter à bord de leurs navires ou d'être rapatriés de n'importe quel port maritime dans le monde¹⁰⁶.

- **Maintenir les ports ouverts**

Le port fournit des services de base pour le commerce international. Ils doivent rester ouverts aux navires et au transport multimodal. Des horaires de travail échelonnés et des opérations ininterrompues peuvent aider à répartir la charge de travail et à limiter les contacts physiques. Les exigences du Code international de sécurité des navires et des installations portuaires¹⁰⁷ doivent être appliquées avec soin pour assurer la sécurité continue de la chaîne d'approvisionnement maritime tout en maintenant les flux commerciaux.

¹⁰⁶ Revue des transports maritimes et des statistiques de la CNUCED en ligne, visitez <http://unctad.org/RMT> (consulté en juillet 2021).

¹⁰⁷ Pour plus d'informations, voir http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx. (consulté en juillet 2021).

- **Protéger le commerce international des biens essentiels et en accélérer le dédouanement et la facilitation des échanges**

L'Organisation mondiale des douanes a publié une liste de classification de référence du Système harmonisé (SH), des fournitures médicales aidant les gouvernements et les agences douanières à accélérer le dédouanement de ces marchandises.¹⁰⁸ Le gouvernement, les agences aéroportuaires et les ports frontaliers doivent assurer le dédouanement et la mainlevée rapide de ces marchandises.

- **Garantir le droit de transit**

Tous les pays, y compris les pays enclavés (sans littoral) et les pays de transit, doivent maintenir l'accès aux ports maritimes. Les gouvernements, en particulier ceux des pays de transit et des organisations régionales, devraient soutenir les corridors de transit, de transport et de commerce, et maintenir des systèmes de transit douanier et d'autres procédures de facilitation du transit.

- **Renforcer la transparence et garder l'information à jour**

Aujourd'hui, l'environnement commercial est en évolution rapide, les gouvernements doivent communiquer clairement, tous les participants et parties prenantes peuvent accéder à ces informations, et maintenir les informations commerciales et les services d'assistance toujours à jour et disponibles à tout moment. Les systèmes d'information commerciaux devraient fournir un accès à distance à tous les formulaires et exigences, et garantir que toute personne peut trouver les informations dont elle a besoin en ligne lorsqu'elle traite avec le gouvernement, sans avoir à trouver les informations en personne.

- **Dématérialiser**

Étant donné que les contacts physiques entre les personnes doivent être minimisés, la soumission électronique et les transactions sans papier sont devenues de plus en plus importantes. Bien que les marchandises nécessitent toujours un mouvement physique, les opérations de dédouanement et d'échange d'informations doivent reposer autant que possible sur l'échange de données électroniques. Le processus doit être dématérialisé, notamment par l'automatisation, les paiements électroniques et l'acceptation des copies numériques. Les terminaux sans contact, la livraison sans contact et le transport automatisé minimisent le risque de propagation de la Covid-19 à partir de surfaces contaminées et protègent la santé de

¹⁰⁸ Disponible sur http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/covid_19/hs-classification-reference_en.pdf?la=en. Pour les mises à jour, voir www.wcoomd.org (consulté en juillet 2021).

tous les travailleurs concernés. Dans le même temps, les efforts de lutte contre la cybercriminalité et les cybermenaces doivent être renforcés de toute urgence. Cette dématérialisation peut être sécuriser grâce à des codes QR (*Quick Response*) faciles à installer, constitue une autre mesure de facilitation des échanges efficace.

- **Protéger les chargeurs et les prestataires de services de transport**

Les prestataires de services de transport et de logistique peuvent avoir besoin d'un soutien financier pour maintenir leurs activités et assurer la résilience de la chaîne d'approvisionnement tout au long de la période pandémique et post-pandémique. Dans le même temps, le gouvernement doit s'assurer que les transporteurs ne factureront pas aux affréteurs et aux chargeurs des frais et charges inappropriés en raison de retards dans les opérations de chargement et de déchargement ou de retours d'équipement/conteneurs indépendants de leur volonté. Afin de protéger les services de base fournis par les chargeurs et de garantir que la chaîne d'approvisionnement reste ouverte, notamment au profit des pays les plus vulnérables, les transits à blanc, les dérogations aux tarifs contractuels et autres mesures prises par les prestataires de services de transport doivent être minimisés.

- **Prioriser l'assistance technique**

Avant même que l'épidémie actuelle n'éclate, de nombreux pays en développement étaient déjà confrontés à des difficultés pour réaliser les investissements nécessaires dans les infrastructures et services de transport et les réformes de facilitation du commerce. Pour les pays qui disposent déjà de guichets uniques électroniques, de systèmes de dédouanement modernes et de solutions de commerce électronique, il est plus facile de mettre en œuvre des solutions de facilitation du commerce électronique. Compte tenu des obstacles pratiques aux déplacements, l'utilisation d'outils d'apprentissage à distance et en ligne devrait être maximisée, associée à un soutien aux pays en développement dans la fracture numérique et la connectivité numérique perdue.

2.3. Synthèse sur les effets de la pandémie Covid-19 sur le transport maritime

Le secteur du transport maritime profondément désorganisé depuis plus d'un an, suite aux conséquences de la pandémie de coronavirus, qui complique le transport des marchandises, la flambée des prix du fret, des retards dans tous les grands ports de fret, et ravive même le fantôme des pénuries, tempérées par un début de reprise chinoise¹⁰⁹. « *Les plaques tournantes du transport (maritime) sont touchées* », a alerté le secrétaire général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Bien que le blocus permanent du canal de Suez en mars de l'année dernière ait marqué les esprits, cet incident n'était qu'un symptôme d'une perturbation plus profonde de l'industrie maritime. Car, depuis la reprise économique mondiale de cet été, une série d'événements plus ou moins imprévus dans l'industrie a fragilisé de nombreuses chaînes d'approvisionnement. On assiste à des hausses sans précédent des prix des conteneurs, et ces boîtes métalliques, symboles de la mondialisation, ont presque quadruplé ces derniers mois.

Au premier trimestre 2020, la crise sanitaire a frappé l'Asie, avec des ondes de choc se propageant à l'Europe et aux États-Unis. Partout, les restrictions d'assainissement détruisent la production de biens et de services, et le commerce mondial connaît un déclin historique.

Face à l'énorme impact, le marché du transport maritime s'organise. Les transporteurs et les fabricants de conteneurs réduisent de 30 % leurs flottes sur les routes commerciales. Les navires sont toujours ancrés dans des ports bon marché comme Aberdeen, en Écosse. Les conteneurs ne sont pas ramassés et s'empilent, vides, dans les principaux ports de fret. Face au choc, les grandes entreprises du secteur réduisent l'offre de conteneurs pour stabiliser les prix. Ces dernières années, de multiples intégrations ont favorisé cette stratégie.

- **Rebond de la demande mondiale**

Par la suite, il y a eu un rebond inattendu de l'intensité de la demande mondiale. Les programmes de relance à grande échelle lancés par les États-Unis et l'Europe provoquent une forte demande de biens, en particulier de produits électroniques. Les économies accumulées par la famille et l'utilisation massive du télétravail favorisent le développement du commerce électronique. Américains et Européens commandent en ligne du matériel essentiellement assemblé en Asie. Après plusieurs mois de réduction de leurs commandes, les entreprises

¹⁰⁹ Journal Le Monde « Pourquoi la crise sanitaire met-elle le transport maritime en surchauffe ? » Par Gauthier Mesnier - le 17 mai 2021, (consulté en juillet 2021).

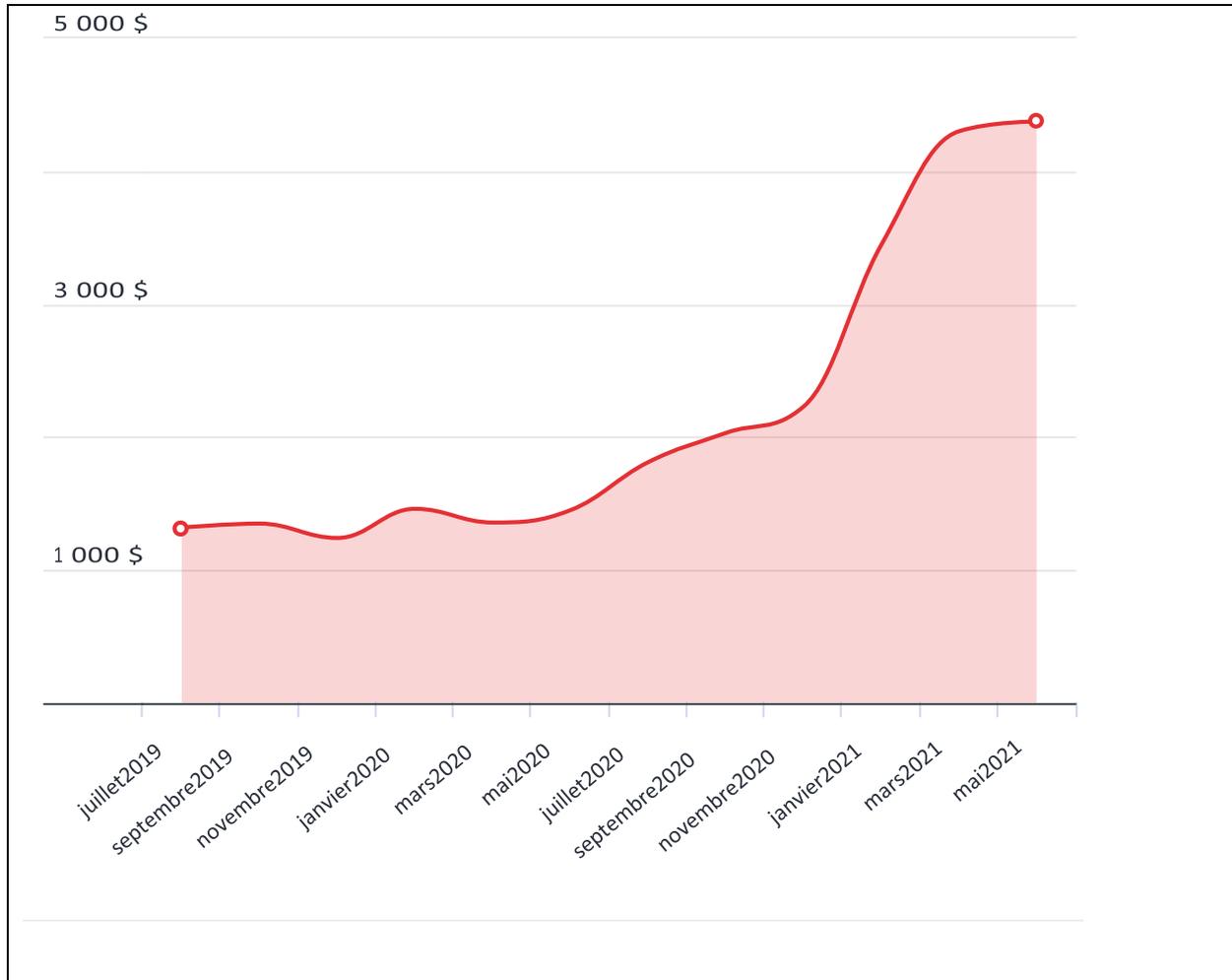
commencent à se réapprovisionner en grande quantité pour prévoir la reprise. « *Sans voyages, concerts ni dîners en ville, les Européens et les Nord-Américains dépensent leur argent en biens de consommation, dont beaucoup sont importés d'Asie* », explique Marc Levinson, économiste et historien¹¹⁰.

Cependant, les transporteurs qui s'inquiètent d'une reprise « éphémère » ne peuvent redémarrer leurs liaisons que très lentement. Cette prudence entraîne une pénurie de conteneurs et fait automatiquement flamber les prix. Selon le cabinet de conseil maritime Drewry, le prix moyen actuel d'un conteneur équivalent à 40 pieds, unité standard est d'environ 5 000 dollars américains (4 100 euros), soit une augmentation de 234 % par rapport à 2019. Le World Container Index montre qu'à partir du deuxième trimestre 2020, les prix ont continué d'augmenter. Premièrement, les prix du marché du "spot" qui se sont envolés, c'est-à-dire les contrats qui se négocient à chaque expédition de marchandise et non pas à long terme.

¹¹⁰ Journal LA TRINUNE « Le prix du fret maritime au départ de Chine s'envole » par AFP – le 20 Janvier 2021 (consulté en juillet 2021).

Figure 27 : L'évolution haussière de l'indice des prix du conteneur

Évolution du prix moyen pour transporter un conteneur de taille standard (équivalent à 40 pieds) depuis 2019.



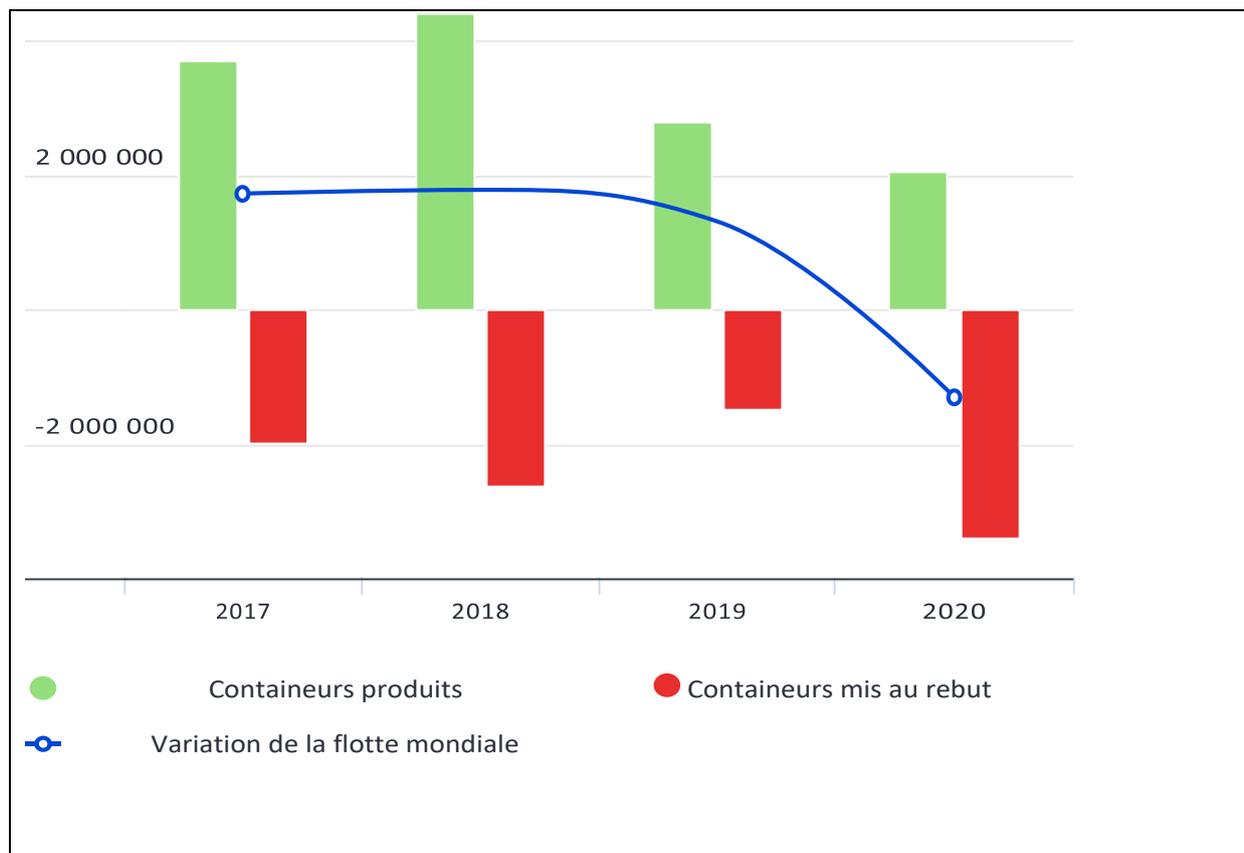
Source : Freightos Baltic Index, Journal Le Monde « Pourquoi la crise sanitaire met-elle le transport maritime en surchauffe ? » Par Gauthier Mesnier - le 17 mai 2021, (consulté en juillet 2021).

- **Une production trop faible**

Par rapport au nombre de conteneurs jetés chaque année, la production de conteneurs neufs est trop faible, ce qui aggrave le déséquilibre des prix. En effet, souvent sur la route et s'usent rapidement, et ne peuvent être utilisés qu'une quinzaine d'années en moyenne avant de pouvoir être recyclés. Si l'augmentation de la production en 2020 (entre +6% et +8%) est certaine, elle ne peut pas compenser la ferraille (les mises au rebut). Il en résulte une réduction du nombre de conteneurs, intensifié par les effets en décalage des ralentissements de la production en 2019 a exacerbé cette tendance.

Figure 28 : L'évolution baissière de la production de conteneurs dans le monde

Nombre de conteneurs produits et jetés depuis 2017



Source : Drewry, Journal Le Monde « Pourquoi la crise sanitaire met-elle le transport maritime en surchauffe ? » Par Gauthier Mesnier - le 17 mai 2021, (consulté en juillet 2021).

Accélérer la production est impossible et les trois principaux fabricants chinois de conteneurs sont confrontés à des pénuries d'acier et d'aluminium. La crise sanitaire a également joué un rôle important. Sans être bien connus sur le marché, les sidérurgistes ont relancé tardivement la production, qui tarde généralement à reprendre sa vitesse de croisière. Dans le même temps, la reprise économique de la Chine a stimulé la demande de métaux. Pour de nombreux observateurs, ce déficit de l'offre et de la demande pourrait se poursuivre cette année alors que la reprise économique est désormais mondiale.

- **Des embouteillages dans les ports**

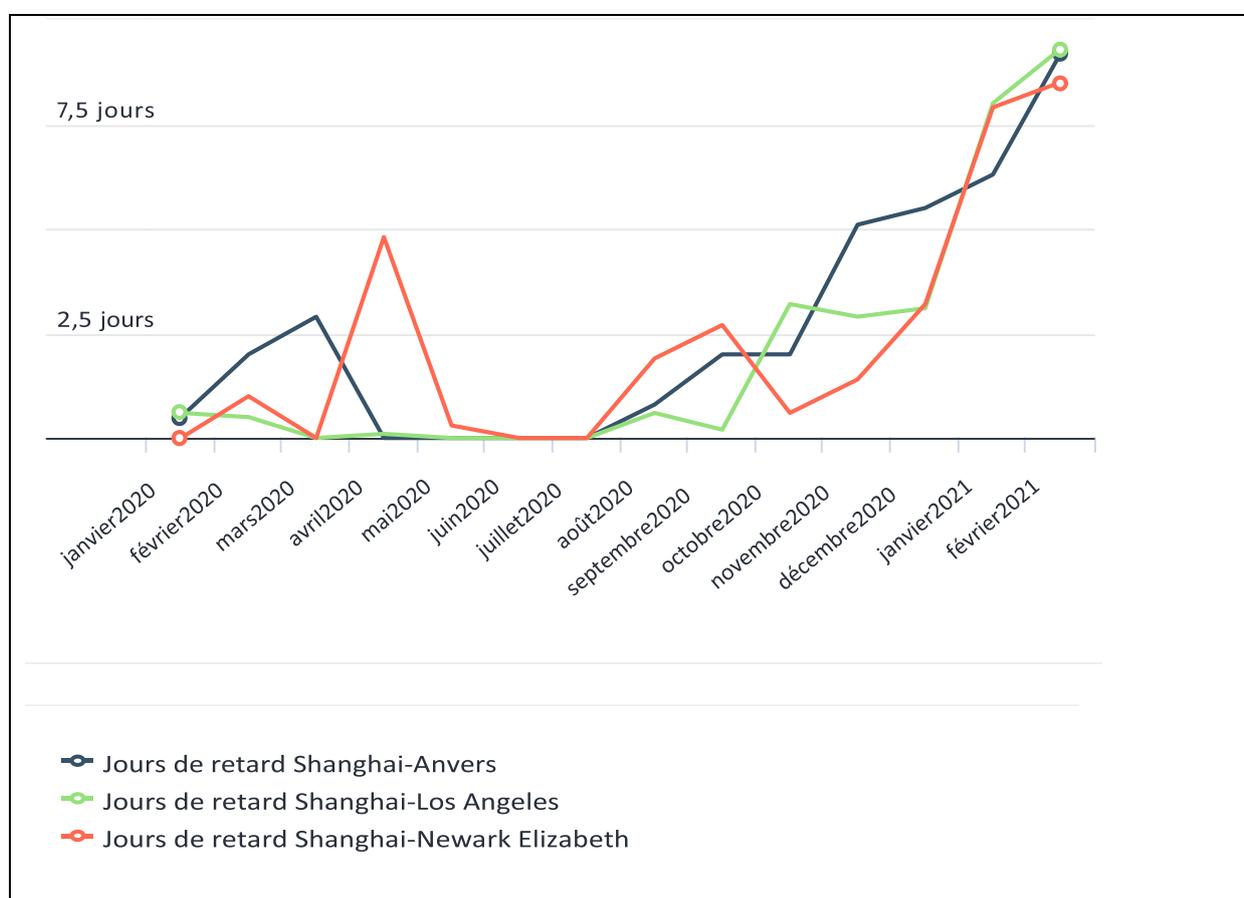
Outre le déséquilibre entre l'offre et la demande, la crise sanitaire a également entraîné une désynchronisation sans précédent des rythmes de travail entre partenaires économiques. Si l'Asie a été le premier continent à être touché par la pandémie, en revanche, elle a rebranché plus rapidement sa machinerie économique. Ainsi, alors que la Chine reprend ses exportations, l'Europe et les Etats-Unis sont toujours immobiles. Résultat : les ports

américains et européens sont touchés par une pénurie de main-d'œuvre de dockers ou de camionneurs. Les ports n'ont plus la capacité et sont finalement dépassés par la reprise des exportations asiatiques.

Le retard s'accumule avec l'effet domino à la chaîne. La pénurie de chauffeurs routiers perturbe les voies de transport intérieures et les conteneurs déchargés retournent plus lentement dans les ports pour être rechargés. Résultat : des dizaines de navires porte-conteneurs sont en rade au large du port d'Anvers ou de Los Angeles, attendant d'y être déchargés.

Figure 29 : Embouteillages dans les principaux ports de fret mondiaux

Écart moyen entre le jour d'arrivée prévue d'un navire et le jour d'arrivée réel



Source : Ocean Insight, Journal Le Monde « Pourquoi la crise sanitaire met-elle le transport maritime en surchauffe ? » Par Gauthier Mesnier - le 17 mai 2021, (consulté en juillet 2021).

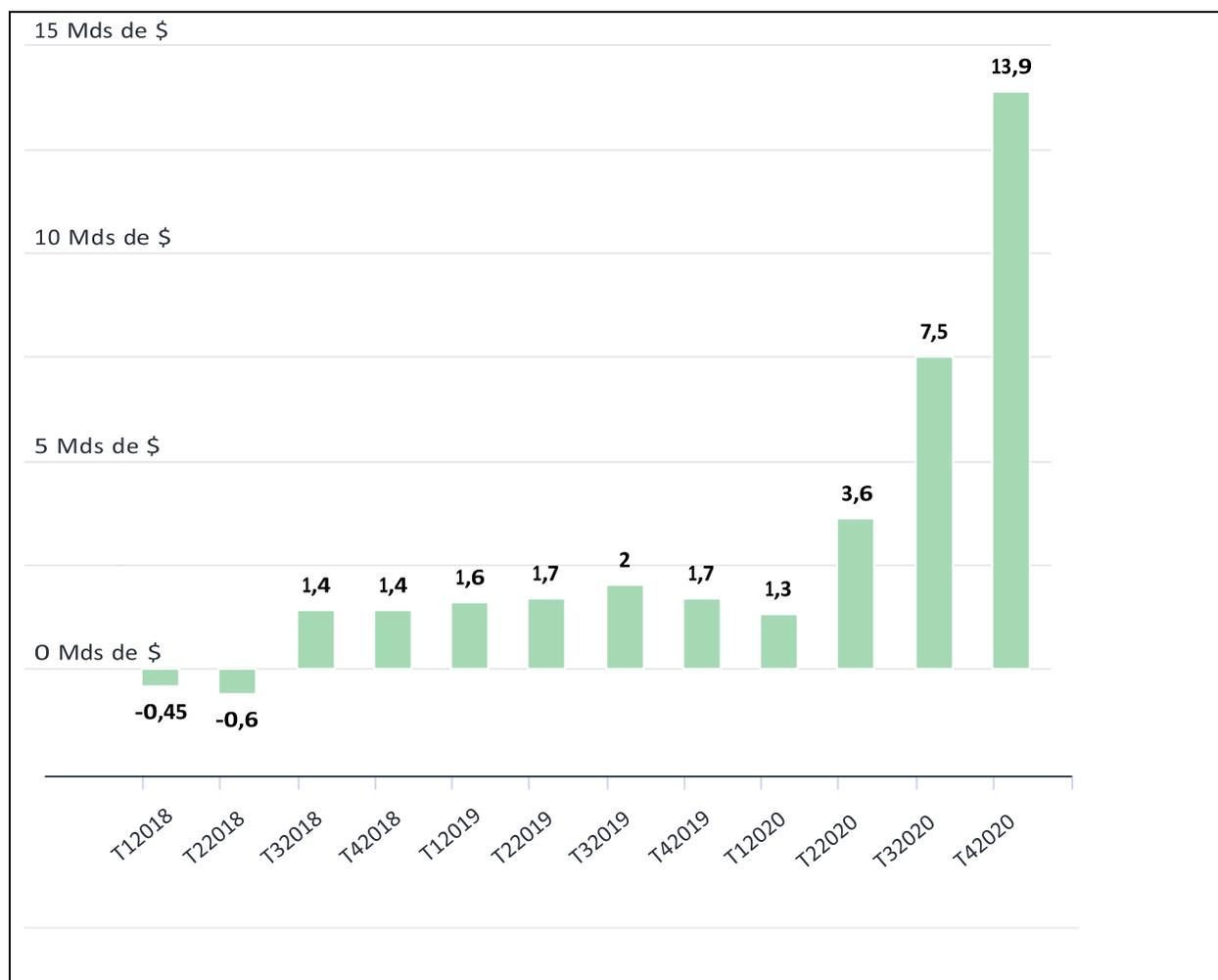
- **Une opportunité pour les transporteurs**

Cette flambée des prix sans précédent fait les affaires des transporteurs. Par rapport à 2019, le chiffre d'affaires du géant danois Maersk en 2020 a augmenté de 30%. Le chiffre d'affaires de la société marseillaise CMA CGM a augmenté de 25 % entre quatrième trimestre 2019 à

2020. Selon les données du cabinet de conseil Alpha Capital, l'industrie aurait accumulé un bénéfice de 15 milliards de dollars, soit une augmentation de 50 % par rapport aux cinq années précédentes. Et il n'y a aucun signe que cette dynamique devrait s'arrêter. En 2021, même avec le meilleur soutien du leader mondial Maersk, le bénéfice net du premier trimestre a atteint un niveau record (2,7 milliards de dollars US, contre 209 millions de dollars US à la même période de l'année dernière).

Figure 30 : L'évolution des bénéfices des transporteurs

Bénéfice net pour l'ensemble du secteur des transporteurs par trimestre (T1, T2, T3, T4) depuis 2018.

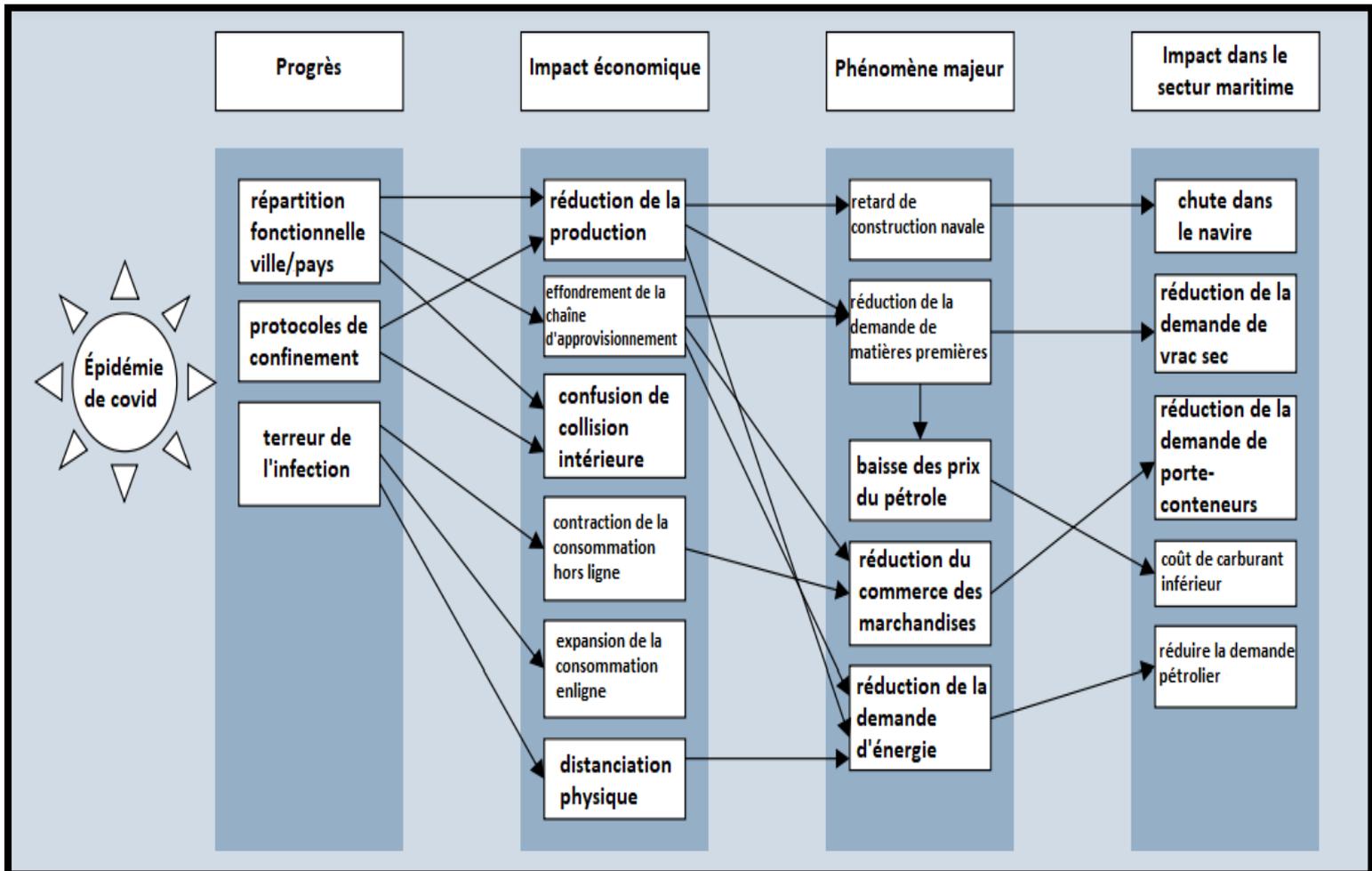


Source : Drewry, Journal Le Monde « Pourquoi la crise sanitaire met-elle le transport maritime en surchauffe ? » Par Gauthier Mesnier - le 17 mai 2021, (consulté en juillet 2021).

Mais les avantages des uns se font au détriment des autres. Selon les calculs d'Oxford Economics, les consommateurs européens pourraient subir une augmentation des prix de 9 %. Pour un réfrigérateur, ce surcoût peut atteindre 21 %. D'autres, comme le syndicat européen des chargeurs de conteneurs, ont du mal à digérer la santé de l'industrie du transport. Le

syndicat, qui regroupe les professionnels confiant une marchandise à transporter, a appelé la Commission européenne à enquêter sur les prix pratiqués par les transporteurs en 2020. Les transporteurs se défendent de toute stratégies de prix, estimant qu'elles n'étaient que le reflet de la loi de l'offre et de la demande.

Figure 31 : Covid-19 facteurs de baisse du commerce maritime



Source : CESAP. L'impact et les réponses politiques au COVID-19 en Asie et le Pacifique. Mars.2020.

La figure ci-dessus explique tous les facteurs pandémiques Covid-19 qui sont interconnectés les uns avec les autres qui ont entraîné le déclin du commerce maritime.¹¹¹

¹¹¹ Kumar, S., & Jolly, A. (2021). Consequences of COVID-19 pandemic on global maritime trade d.industry. *International Maritime Health*, 72(1), 82-83.

2.4. Chronologie sur la situation du fret maritime (2020-2021)

Dans ce qui suit, nous essayerons de présenter des différents points de situation qu'a connu le transport maritime pendant la crise causée par la pandémie Covid-19¹¹².

- **Le 04 novembre 2020**

Le déséquilibre du marché : Coronavirus, commerce international réduit, manque de matériel disponible, délais rallongés, taux de fret en hausse... Les compagnies maritimes nous parlent de PSS au quotidien, et il est parfois compliqué de réserver de l'espace à bord des navires.

- **Le 1er décembre 2020**

La situation ne s'est pas améliorée. En raison de la crise sanitaire mondiale et des divers blocages affectant la circulation des marchandises, de la période des fêtes de fin d'année et des attentes généralisées d'une baisse des activités liées au nouvel an chinois, des difficultés subsistent :

- Les taux de fret maritime ont augmenté dans presque toutes les directions, en particulier l'import et l'export des échanges entre l'Asie et l'Europe, l'Asie/Inde-Pakistan-Bangladesh-Ceylan (Sri Lanka) /Moyen-Orient et le continent nord-américain. (Liste non exhaustive).
- Problèmes de places, de nombreux navires sont pleins
- Manque d'équipements à conteneurs : Il est difficile de gérer les flux des terminaux à conteneurs.

Le commerce en Asie, Inde/Pakistan/Bangladesh et Moyen-Orient : les prix sont en hausse. La majoration s'effectue de différentes manières : augmentation de prix, PSS, EBS, ERF... Certains taux ont déjà augmenté de plus de 50 % et ne devraient pas baisser de sitôt.

L'augmentation se fait de différentes manières :

- Augmentation des taux de fret ;
- (PSS) Peak Season Surcharge, (surtaxe de haute saison) ;
- (EBS) Equipment Imbalance Surcharge, (surtaxe pour déséquilibre d'équipement) ;
- (CIC) Container Imbalance Surcharge, (surtaxe pour déséquilibre de conteneur) ;
- (ERF) Equipment Retention Fee, (Frais de rétention d'équipement) etc.

¹¹² Voir le lien suivant : <https://www.qualitairsea.com/newsroom/actualites/articles/fret-maritime-hausse-des-taux-de-fret-manque-de-place-a-bord-des-navires> (consulté en juillet 2021)

Le PSS est annoncé dans toutes les transactions presque tous les jours, nos prix seront donc affectés par ce supplément.

- **Le 8 décembre 2020**

Les taux de fret continuent d'augmenter et la situation des expéditions reste tendue. Certaines entreprises risquent de suspendre les réservations de fret de l'Asie vers l'Europe jusqu'à fin décembre 2020 (49e, 50e et 51e semaines) en raison de la forte demande de conteneurs en Asie qui s'est accumulée ces dernières semaines, et pour satisfaire les besoins du transport maritime.

- **Le 12 février 2021**

Vendredi 12 février 2021, l'Année du Buffle commence (Nouvel An chinois !), pendant la célébration, la plupart des usines chinoises sont fermées jusqu'au 17 février, et certaines usines seront fermées pendant deux semaines (traditionnellement la célébration durera jusqu'à la fête des Lanternes, le 26 février).

La situation du transport maritime est toujours tendue : la demande est forte, les capacités sont toujours limitées et les prix continuent de s'envoler.

Les problèmes d'espace sur les navires existent toujours et seront exacerbés par le voyage à blanc annoncés par les compagnies. Presque toutes les industries (en particulier Asie/Moyen-Orient) retiennent l'attention. Les navires en février sont pleins, et la situation en mars va devenir difficile.

Les armements continuent de déclarer des PSS (Peak Season Surcharge) et/ou des surcharges liées au manque de matériel.

Un retour à la normale devrait progressivement revenir à la normale à la fin du premier trimestre 2021.

- **Le 18 mars 2021**

Le transport maritime est toujours sous pression : presque toutes les industries sont pleines, notamment la côte ouest des États-Unis/Amérique centrale/Amérique du Sud. À cela s'ajoutent un manque d'équipements (notamment une pénurie de conteneurs), une hausse des prix, une augmentation de la surcharge de carburant, et la non-punctualité (dégradation de la fiabilité des horaires d'expédition). Dans la plupart des ports et terminaux, la congestion reste un problème et de nombreux navires sont retardés.

- **Le 31 mars 2021**

Le 23 mars, le porte-conteneurs "Ever Given" s'est accidentellement échoué à l'entrée sud du canal de Suez, bloquant le passage aux navires dans les deux sens.

L'opération de renflouement a duré plusieurs jours. Le 29 mars, la voie d'eau a été rouverte au trafic maritime. Cette voie d'eau concentre environ 10% du commerce maritime mondial. Plus de 400 navires au mouillage ont repris progressivement la navigation, mais les encombrements engendrés par cette situation inédite entraîneront des embouteillages portuaires, des retards, et pourront avoir un impact sur les tarifs de fret.

- **Le 11 juin 2021**

Plusieurs cas de Covid-19 ont été détectés dans le port de Yantian et la province du Guangdong, en Chine. En conséquence, les activités se sont considérablement ralenties et la congestion portuaire au terminal à conteneurs international de Yantian (terminal à conteneurs international de Yantian, rattaché au port de Shenzhen) est devenue très grave et s'est également étendue aux terminaux de Nansha et de Shekou.

- **Le 22 juin 2021**

La fermeture du port de Yantian. En effet, depuis le 21 mai, l'émergence d'un nouveau foyer de la pandémie Covid-19 a contraint les autorités chinoises à prendre des mesures strictes de désinfection et de quarantaine.

Ces mesures sanitaires ont causé d'énormes embouteillages, touchant un grand nombre de porte-conteneurs, ainsi affectant tous les ports de la région.

Le port de Yantian dessert toute la région de Shenzhen et est le quatrième plus grand port à conteneurs au monde. Environ 90% des produits électroniques fabriqués en Chine y passent.

À ce jour, la situation dans la région est toujours sous confinement. On peut difficilement voir une amélioration rapide de la situation, mais dans tous les cas il faudra plusieurs semaines pour rattraper le retard et revenir à la fréquence de départ habituelle.

Dans le même temps, le port de Nansha et le port de Hong Kong sont confrontés à une augmentation substantielle du volume de fret. Leurs équipements et leurs capacités d'espace sont très faibles. D'autres ports tels que Huangpu et Guangzhou sont recommandés d'embarquer.

Au final, 2021 n'est qu'à mi-chemin, mais depuis l'apparition de la pandémie de Covid-19, beaucoup de choses se sont passées. Les ruptures de l'approvisionnement sont devenues le principal moteur des taux de fret, et semblent être illimités. La demande de transport ne montre aucun signe de ralentissement. La productivité portuaire est particulièrement en baisse. Les chaînes d'approvisionnement mondiales sont sous pression. Mais les transporteurs ont des profits gratifiants.

Conclusion

Dans le contexte de la pandémie Covid-19, les chaînes d'approvisionnement internationales ressentent les effets des fermetures de frontières, des restrictions de mouvement, des retards d'approvisionnement, du manque de capacité de stockage, du manque de main-d'œuvre qualifié et des échanges d'informations interrompus.

Face à ces problèmes, des solutions innovantes ont été adoptées qui reposent sur la dématérialisation, l'automatisation des processus, la numérisation des documents et des actifs, la collaboration à distance et le repositionnement sur les chaînes d'approvisionnement locales et les marchés locaux. Ces technologies ont été utilisées pour promouvoir le commerce international.

Le transport maritime connaît un ralentissement de l'industrie, mais finalement il est limité. Il est plus important que jamais pour notre monde. La demande de produits fabriqués en Chine reste forte, et la Chine n'a guère été touchée par la pandémie et s'est plutôt bien comportée. Les quantités de fer, de bauxite, de pétrole, de gaz naturel et de soja prouvent que le rythme de vie en Chine est différent. Pour 2022, l'espoir d'une reprise économique et commerciale telle qu'envisagée par les institutions internationales existe toujours. Si tout va bien.

Chapitre 4

L'Algérie face à la pandémie de la Covid-19 : Réactivité et impacts sur l'économie et le transport maritime

Introduction

La propagation de la pandémie de la Covid-19 n'a pas épargné l'Algérie. Face à cette maladie, des mesures de contrôle sanitaire ont été prises pour éviter sa propagation, ce qui a fragilisé davantage la situation socioéconomique et également les conséquences du ralentissement de l'économie mondiale et de la demande en hydrocarbures, principale source des recettes en devises du pays. En Algérie, l'impact de la Covid-19, notamment celui du confinement, a été observé dans de multiples aspects et de divers secteurs. Ainsi, en cette période de pandémie, la maîtrise de l'activité de transport maritime est vitale pour l'économie nationale ; 90% des produits nécessaires à la machine économique sont importés par voie maritime.

Ce chapitre, consacré exclusivement à l'Algérie, se déclinera autour de quatre sections qui sont les suivantes :

1. Un état des lieux de la pandémie Covid-19, ainsi que la réactivité entreprise par le gouvernement ;
2. Analyser la situation de l'économie avant la Covid-19 ;
3. Traiter l'impact de la pandémie sur l'économie ;
4. Analyser les effets de la pandémie sur l'activité du transport maritime.

1. La Covid-19 en Algérie : État des lieux et réactivité

Cette présente section démontre la situation de l'Algérie face à la crise sanitaire, et la façon dont ce virus s'est propagé dans toutes les régions du pays. Ainsi que les différentes mesures prises par le gouvernement.

1.1. État des lieux de l'évolution de la Covid-19

La pandémie de la Covid-19 a durement touchée l'économie algérienne. Le premier cas algérien de la Covid-19 a été signalé le 17 Février 2020 ; un ressortissant italien est testé positif au coronavirus. Les autorités algériennes ont annoncé, le mardi 18 Février 2020, que le pays a enregistré son premier cas de coronavirus.

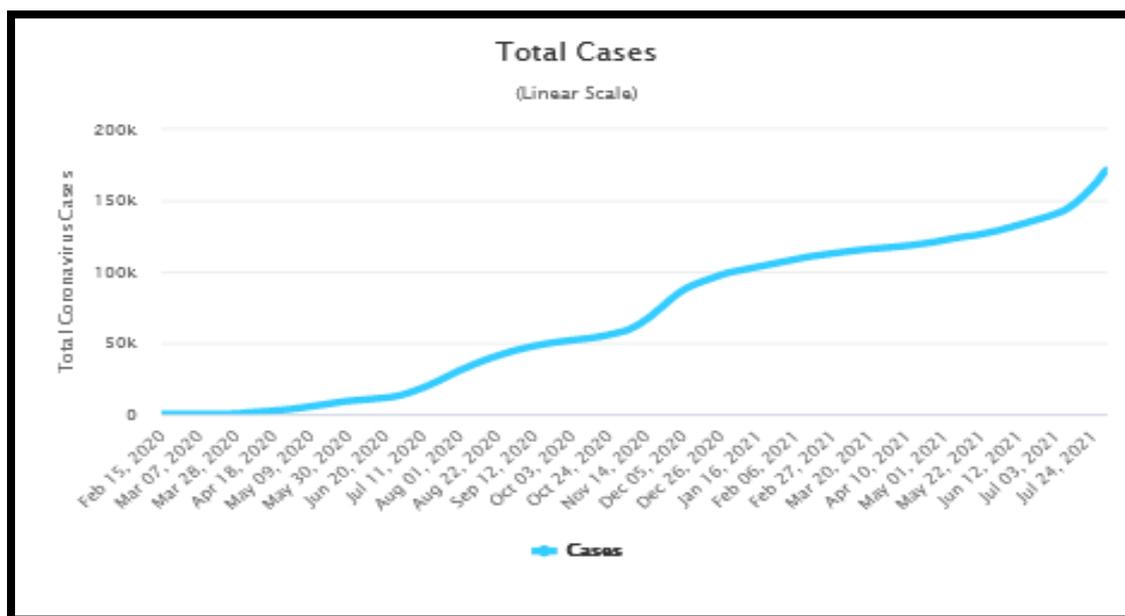
Le 1 mars 2020, l'italien sera rapidement suivi par seize membres d'une même famille à Blida. Ils ont été contaminés par le coronavirus lors d'une fête de mariage à la suite de contacts avec des ressortissants algériens vivant en France. Progressivement, l'épidémie se propage pour toucher toutes les wilayas algériennes. Blida qui est la première ville touchée est désormais la ville la plus contaminée en Algérie¹¹³. D'autres cas de Covid-19 sont ensuite détectés, et d'un premier décès le 12 mars 2020. Au cours de la première vague de la pandémie, le nombre des nouveaux cas confirmés quotidiens a culminé à 675 le 24 juillet 2020. Suite à une accalmie en août et en septembre, le nombre de nouveaux cas diagnostiqués est reparti à la hausse en octobre. Au 22 décembre 2020, le pays enregistrait un total de 96 069 cas confirmés et 2 687 décès. Dans ce pays de 44 millions d'habitants il y a eu, au 1er Août 2021 selon les chiffres de worldometers.info, un total de 172 564 malades, un total de 4291 décès et un total de 116 009 rétablis. Les figures ci-dessous illustrent nos propos et commentaires.

Toutefois, compte tenu du nombre limité des tests disponibles, les cas confirmés sont sans doute sensiblement sous-estimés par rapport aux cas réels¹¹⁴.

¹¹³ Alileche Oussama, Coronavirus en Algérie, Juin 2020, Voir le lien suivant : <http://www.lyceefrancaisbrasil.com/wp-content/uploads/2020/06/Oussama-Coronavirus-en-Alge%CC%81rie.pdf> (consulté le 01/08/2021).

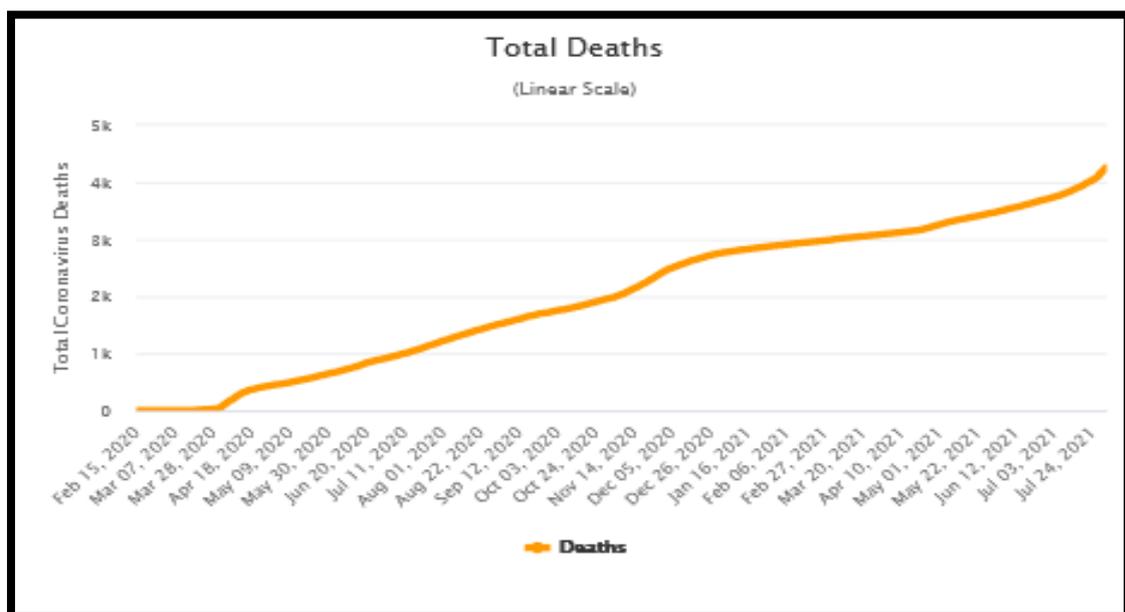
¹¹⁴ L'Algérie face à la pandémie de covid-19 - World Bank Document, voir le lien suivant : <https://documents1.worldbank.org/curated/en/574291609993434355/pdf/Algeria-Economic-Monitor.pdf> (consulté le 01/08/2021).

Figure 32 : Nombre total de cas infectés de la Covid-19 en Algérie



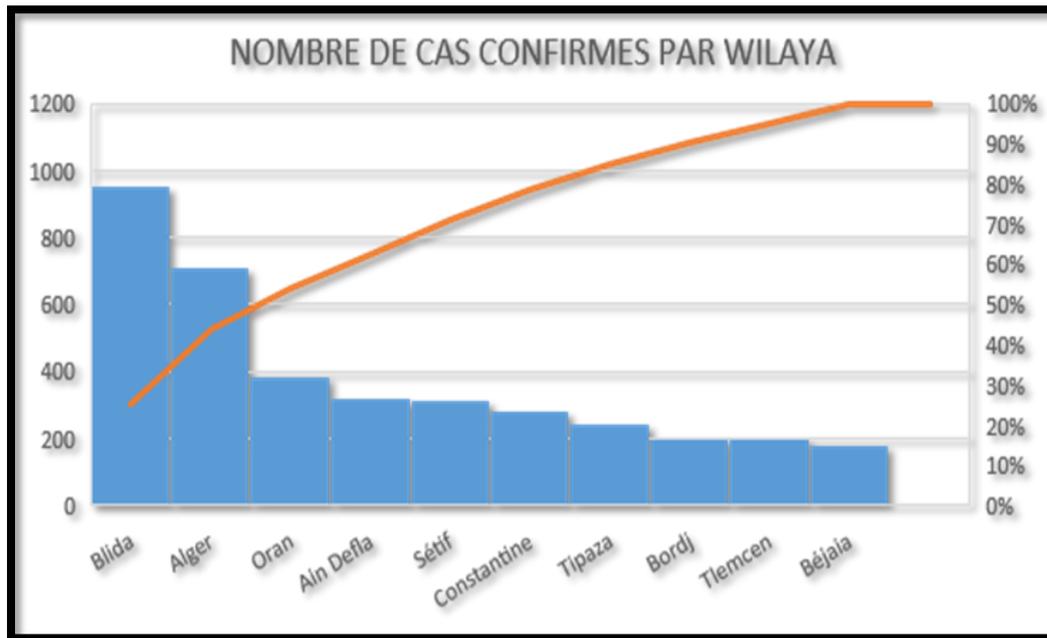
Source : <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/algeria/> (consulté le 01/08/2021).

Figure 33 : Nombre total de décès liés à la Covid-19 en Algérie



Source : <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/algeria/> (consulté le 01/08/2021).

Figure 34 : Répartition du nombre d'infections de la Covid-19 en Algérie



Source : bretagne commerce international, voir le lien suivant :

https://www.bretagnecommerceinternational.com/voy_content/uploads/2020/06/presentation-webinaire-actu-covid-19-algerie-19mai2020.pdf (consulté le 01/08/2021).

Note : Situation Covid-19 en Algérie au 15 Mai 2020.

Bien que le pays ait fait des efforts jusqu'à présent, il convient de souligner qu'il y a encore du chemin à parcourir pour contenir cette pandémie et de limiter sa propagation, notamment en ce qui concerne le respect des mesures barrières émises par les autorités (quarantaine, distanciation sociale, lavage systématique des mains, port de la bavette). De plus, la réussite des mesures de confinement ou quarantaine en Algérie est liée au degré d'engagement de l'état à accompagner les populations vulnérables – une grande partie œuvrant dans le secteur informel et dont la survie dépend des activités quotidiennes de débrouillardise (petit commerce, etc.) – et les entreprises (ou secteurs) les plus touchées, par le biais des subventions et exonérations fiscales et autres.

1.2. Mesures de lutte contre la propagation de la Covid-19

Afin d'arrêter la propagation de la Covid-19, suite au premier cas confirmé, le gouvernement a dressé une série de mesure visant à limiter cette propagation. À partir des différents articles des deux décrets exécutifs ci-dessous publié dans le journal officiel de la république algérienne.

- Décret exécutif n° 20-69 du 26 Rajab 1441 correspondant au 21 mars 2020 relatif aux mesures de prévention et de lutte contre la propagation du Coronavirus (Covid-19). Le présent décret a pour objet de fixer les mesures de distanciation sociale destinées à prévenir et à lutter contre la propagation du Coronavirus (Covid-19)¹¹⁵ ;
- Décret exécutif n° 20-70 du 29 Rajab 1441 correspondant au 24 mars 2020 fixant des mesures complémentaires de prévention et de lutte contre la propagation du Coronavirus (Covid-19). Ces mesures complémentaires visent la mise en place de dispositifs de confinement, de restriction de circulation, d'encadrement des activités de commerce et d'approvisionnement des citoyens, de règles de distanciation ainsi que les modalités de mobilisation citoyenne dans l'effort national de prévention et de lutte contre la propagation de la pandémie du Coronavirus (Covid-19)¹¹⁶.

Les principale mesures concernent :

- À partir du 12 mars 2020, toutes les crèches, écoles, lycées, universités et centres de formation professionnelle seront fermés ;
- À partir du 18 mars 2020, l'espace aérien algérien sera fermer, et tous les vols internationaux seront annuler ;
- La région de Blida est considérée comme le centre du virus, avec un confinement total et aucune sortie du pays (à partir du 24 avril 2020, un confinement partiel sera mis en place de 14h à 7h le lendemain) ;
- Mise en place de confinements partiels stricts dans 10 régions, dont Alger, avec un calendrier qui varie en fonction du nombre de cas infectés (d'abord de 19h00 à 7h00, puis de 15h00 à 7h00, maintenant de 17h00 à 7h00). Pour toutes les autres régions, l'heure est de 19h à 7h.
- Tous les modes de transport terrestre, maritime et aérien (métro, tram, bus et taxi) seront arrêter ;
- Certaines activités commerciales (coiffure, restaurants, cafétérias, etc.) seront suspendues ;
- Tous les lieux de loisirs et centres commerciaux seront fermer.

Pour accompagner les entreprises en difficultés durant cette période de la Covid-19, le gouvernement a mis en place un dispositif comme suit :

¹¹⁵ Journal officiel de la république algérienne (JORA) n°15 du 21 mars 2020.

¹¹⁶ Journal officiel de la république algérienne (JORA) n°16 du 24 mars 2020.

1.2.1. Mesures prises par le gouvernement en matière de gestion du personnel

Afin d'accompagner l'entreprise à faire face aux multiples difficultés liées au coronavirus Covid-19, le gouvernement adopte en permanence des mesures d'accompagnement.

Le congé spécial a été introduit dans une série d'autres mesures prises lors de la réunion de haut niveau du Conseil de sécurité le jeudi 19 mars 2020, et a été décidé lors de cette réunion, notamment la démobilisation de 50% du personnel et le maintien des services aux employés et maintenir les salaires.

La démobilisation s'applique aux femmes qui travaillent ayant des jeunes enfants, aux femmes enceintes et aux patients atteints de maladies chroniques ou vulnérables.

Les pertes causées par ces entreprises seront examinées et évaluées pour que le pays en assume la responsabilité à l'avenir. Un autre décret a prolongé le délai de quinze (15) jours jusqu'au 30 mai 2020.

1.2.2. La réglementation gouvernementale en matière de sécurité sociale

La Caisse nationale de prévoyance sociale « CNAS » a pris une série de mesures depuis la propagation du coronavirus pour minimiser les déplacements dans ses locaux. Ces mesures profitent aux employeurs ainsi qu'aux assurances sociales. Les mesures prises pour attirer l'attention de l'employeur sont liées au paiement des DAC. Ainsi, il n'est plus obligatoire de se présenter au service de collecte du centre CNAS auquel appartient l'entreprise, mais de payer des cotisations sociales à toute agence CNAS. Afin de protéger la trésorerie de l'entreprise, il a été décidé de reporter de 30 jours le délai de versement des parts patronales en avril, la CNAS a donc reporté ses cotisations sociales au 30 mai 2020 et a reporté le paiement des cotisations sociales. Non salarié 90 jours, soit jusqu'au 30 septembre 2020 (CASNOS).

Une autre mesure est qu'à partir d'avril 2020, la CNAS/CASNOS prévoit de suspendre les amendes et les pénalités de retard pendant 6 mois. Pour les arriérés antérieurs des deux régimes de sécurité sociale CNAS/CASNOS, le délai de remboursement a été précisé, qui est déterminé en fonction de la situation particulière et de la situation de chaque entreprise.

1.2.3. Règlement financier adopté par le gouvernement

- Durant cette pandémie, le service des impôts a pris les devants en prenant une série de mesures pour lutter contre la propagation du coronavirus et soutenir les entreprises ;

- Un communiqué de presse a été rédigé pour prolonger les délais de souscription et de paiement des annonces mensuelles du G50 (février, mars et avril) jusqu'au 20 mai 2020 ;
- La date limite de souscription à la déclaration de performance annuelle (bilan et annexe) a également été prolongée, qui a été prorogée au 30 juin 2020 ;
- Il a également été décidé de reporter la date limite de paiement de la première tranche intermédiaire IRG/IBS au 20 juin 2020. • Quant à l'échéancier de paiement, les contribuables qui se trouvent dans une situation financière difficile peuvent demander un échéancier de paiement ;
- De même, si des difficultés de trésorerie surviennent, ceux qui ont déjà bénéficié du plan de paiement peuvent choisir de demander une réorganisation.

1.2.4. Arrangements bancaires pris par le gouvernement

- L'Administration d'État des changes de la Banque d'Algérie a adressé un avis aux banques intermédiaires habilitées leur demandant d'accepter la réception électronique des documents, accompagné d'une lettre de confirmation SWIFT de la banque qui a envoyé les documents. Ces documents permettent d'accomplir toutes les démarches bancaires et douanières applicables aux opérations d'importation ;

La seule obligation est que la banque intermédiaire agréée indique le numéro d'enregistrement lié à l'entreprise d'importation concernée sur chaque document reçu ;

- Par ailleurs, conformément à la Directive 05/2020 émise par la Banque d'Algérie le 6 avril 2020, il a été décidé de mettre en œuvre une série de mesures particulières pour alléger certaines réglementations prudentielles applicables aux banques et établissements financiers en matière de liquidité. Compte tenu de l'impact de la pandémie de Covid19, elle a touché tous les secteurs de l'économie mondiale et au niveau national ;
- Affectées par la situation économique déclenchée par la Covid-19, les banques et institutions financières peuvent reporter les acomptes, exigibles ou rééchelonner les créances clients ;
- Les banques et établissements financiers peuvent également octroyer de nouveaux prêts aux clients qui bénéficient des mesures de prolongation ou de rééchelonnement jusqu'au 30 septembre 2020.

1.2.5. Dispositions douanières prises par le gouvernement

- Le gouvernement a pris des mesures pour promouvoir l'importation de certains produits, mais interdit également l'exportation d'autres produits ;
- L'Administration Générale des Douanes a permis le dédouanement de certaines marchandises qui bénéficieront de la procédure du circuit vert et permettra le dédouanement et le dédouanement accéléré (aliments et dispositifs et instruments médicaux) ;
- Accepter temporairement une copie du certificat d'origine (EUR1) au lieu du certificat d'origine original. La condition de cette acceptation est que l'opérateur économique dépose auprès de la douane un engagement sans garantie et produise l'original de l'attestation dans un délai maximum de trois (03) mois.

En effet, toutes ces mesures qui semblent adaptées à cette situation devraient s'accompagner de réformes structurelles afin de parvenir à une véritable reprise économique après le Covid-19.

1.3. Chronologie des principaux événements

Présentation des différents points de situation qu'a connu l'Algérie pendant cette crise de pandémie Covid-19¹¹⁷.

- ✓ **3 février 2020** : les autorités algériennes rapatrient 31 Algériens et 17 Tunisiens, Libyens et Mauritanien de Wuhan, en Chine. Les évacués ont d'abord été mis en quarantaine. Après que les résultats des tests aient été négatifs, ces personnes ont retrouvé leur liberté de mouvement.
- ✓ **25 février 2020** : Le premier cas de covid-19 a été confirmé en Algérie. Cette personne est un ressortissant italien travaillant dans la base vie du champ gazier Menzel Ledjmet-Est (MLE) dans la wilaya de Ouargla au sud-est du pays. Le patient a été rapatrié en Italie et sa base de vie a été mise en quarantaine. Aucun cas lié à cette personne n'a été enregistré.
- ✓ **1er mars 2020** : Un ressortissant algérien vivant en France a été testé positif au Covid-19 lors d'une visite à sa famille dans la wilaya de Blida au nord du pays.
- ✓ **3 mars 2020** : Après dépistage des individus ayant été en contact avec cette personne, d'autres cas liés au patient de Blida commencent à apparaître.

¹¹⁷ Voir le lien suivant : <https://itriinsights.com/coronavirus-algerie/> (consulté le 01/08/2021)

- ✓ **8 mars 2020** : les autorités ont émis environ 30 millions de dollars américains pour acheter des médicaments et d'autres articles nécessaires pour lutter contre la propagation du covid-19.
- ✓ **12 mars 2020** : Le premier décès d'un patient du au Covid-19 a été enregistré dans la wilaya de Blida.
- ✓ **13 mars 2020** : Le premier cas de covid-19 a été confirmé dans la capitale Alger et dans d'autres régions du pays.
- ✓ **17 mars 2020** : le président Tebboune a prononcé un discours devant le pays, présentant les mesures prises par les autorités algériennes pour freiner la propagation du covid-19. En plus des mesures qui restent inchangées, certaines réglementations ont été élargies et d'autres décisions clés ont été annoncées.
- ✓ **19 mars 2020** : Les autorités annoncent de nouvelles mesures de confinement après une réunion au plus haut niveau dédiée à la crise.
- ✓ **22 mars 2020** : Le ministre de la Santé annonce que l'Algérie est entrée dans une épidémie de troisième niveau.
- ✓ **23 mars 2020** : Les autorités annoncent de nouvelles mesures de confinement après une réunion du Haut Conseil de Sécurité.
- ✓ **11 mai 2020** : Le Ministre de la Santé annonce que la question du déconfinement sera abordée « *lorsque le nombre des nouveaux cas positifs sera réduit à un seuil moins inquiétant et lorsqu'on s'approchera de zéro décès* ».
- ✓ **7 juin 2020** : Ré autorisation de certaines activités commerciales.
- ✓ **14 juin 2020** : Les autorités annoncent l'assouplissement de la période de confinement et la reprise de certaines activités commerciales.
- ✓ **07 juillet 2020** : Les autorités annoncent les premières mesures de confinement locales.
- ✓ **09 juillet 2020** : Les autorités annoncent de nouvelles mesures concernant les déplacements entre certaines wilayas.
- ✓ **03 août 2020** : Le Président Abdelmadjid Tebboune a instruit le Premier Ministre Abdelaziz Djerad de programmer la « *réouverture graduelle* » des lieux de culte, des plages, des lieux de récréation et de détente.
- ✓ **15 août 2020** : Réouverture des mosquées, des parcs, des plages et des restaurants.
- ✓ **01 septembre 2020** : Réouverture des crèches et des bibliothèques.

- ✓ **29 octobre 2020** : Les autorités annoncent la reconduction du confinement partiel pour certains wilayas et sa réintroduction à neuf nouvelles wilayas.
- ✓ **08 novembre 2020** : Les autorités annoncent le durcissement des horaires de confinement.
- ✓ **30 novembre 2020** : Les autorités annoncent la prolongation de la période de confinement et la reprise des vols intérieurs à partir du 6 décembre.
- ✓ **3 janvier 2021** : Les autorités annoncent la prolongation de la période de confinement et le rétablissement du trafic inter-wilaya.
- ✓ **30 janvier 2021** : Les autorités annoncent la reconduction et allègement du confinement.
- ✓ **30 mars 2021** : Les autorités annoncent la reconduction et allègement du confinement.
- ✓ **15 avril 2021** : Les autorités annoncent une prolongation de la période de confinement.
- ✓ **22 avril 2021** : Les autorités annoncent la prolongation et la réduction de la période de confinement.
- ✓ **29 avril 2021** : Les autorités annoncent une prolongation de la période de confinement.
- ✓ **17 mai 2021** : Les autorités annoncent la réouverture partielle des frontières à partir de juin 2021, à commencer par cinq vols par jour.
- ✓ **20 mai 2021** : Les autorités annoncent que la période de confinement partiel sera prolongée d'un mois.
- ✓ **20 juin 2021** : Les autorités annoncent une prolongation de la période de confinement partiel de 21 jours.
- ✓ **11 juillet 2021** : Les autorités annoncent que la période de confinement partiel sera prolongée de 21 jours.
- ✓ **19 juillet 2021** : Les autorités annoncent la reconduction et le durcissement du confinement partiel.
- ✓ **25 juillet 2021** : Les autorités annoncent la reconduction et le durcissement du confinement partiel et l'adoption de nouvelles mesures.

Malgré tous les efforts déployés par l'État Algérien pour contrôler la propagation de la pandémie dans la société, cette dernière a pénétré plus que le secteur social mais le secteur

économique aussi. Ainsi, nous allons voir dans la prochaine section, la situation de l'économie Algérienne avant l'apparition de la pandémie.

2. L'état de l'économie Algérienne avant la pandémie de la Covid-19

Dans la présente section, l'on se limitera à l'énumération des principales caractéristiques antérieure à la Covid-19 de l'économie Algérienne.

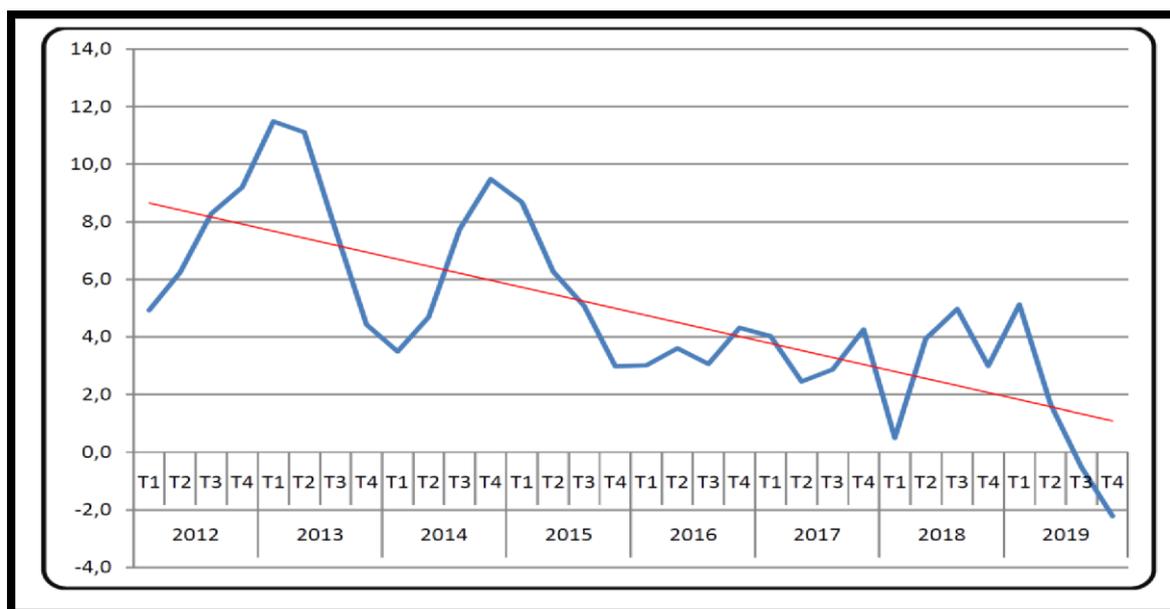
2.1. Croissance économique

En 2019, selon le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD)¹¹⁸, la croissance du PIB est de 1% contre 1.4% en 2018. Cela s'explique par le ralentissement de la production et l'évolution défavorable des cours des hydrocarbures, ainsi que par la faiblesse de diversification de l'économie algérienne. Un ralentissement de la croissance a été enregistré même dans les secteurs hors hydrocarbures puisque la croissance hors hydrocarbures est passée de 3,3% en 2018 à 2,6 % en 2019. Un ralentissement est, également, enregistré dans les secteurs du Bâtiment, Travaux Publics et Habitat (BTPH), de l'agriculture et du commerce. Cette tendance est structurelle pour beaucoup de variables comme par exemple la croissance de l'investissement public et privé, dont l'évolution décrite par la (Figure 35) ci-dessous montre une baisse nette depuis 2012 et négative en 2019.

¹¹⁸ Voir le lien suivant :

https://www1.undp.org/content/dam/rbas/doc/COVID19%20Response/Algeria_Analyse%20rapide%20Impact%20Socioeco%20Covid19%20Algerie_%2029%20Jul2020.pdf (consulté le 01/08/2021).

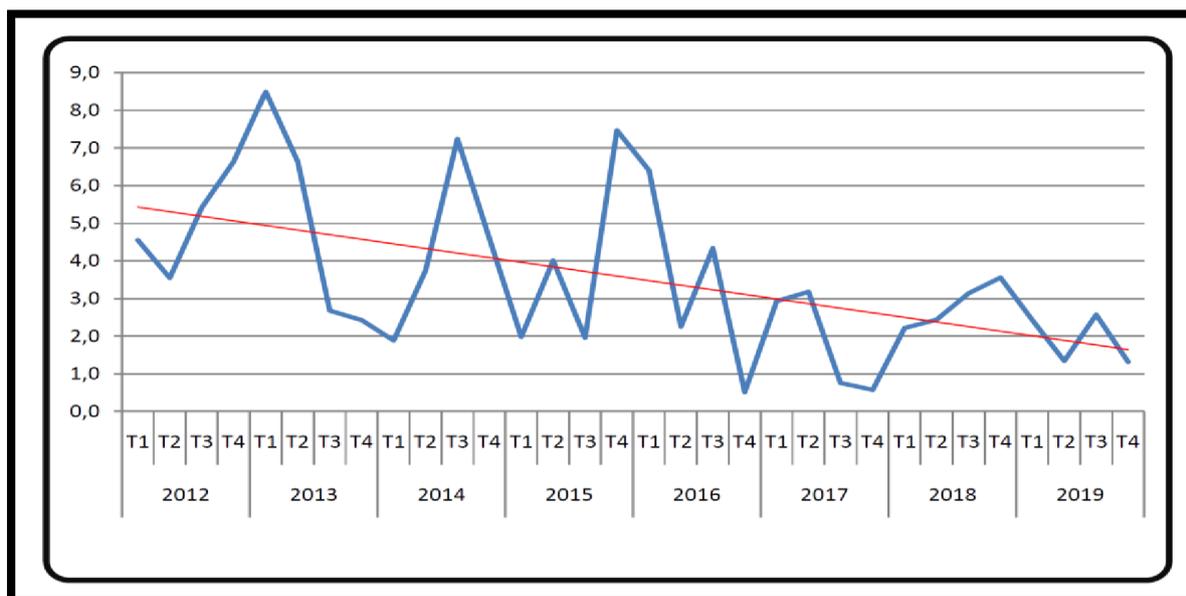
Figure 35 : Évolution du taux de croissance (%) de la Formation Brute de Capital Fixe



Source : ONS Comptes Nationaux 2019

La croissance de la consommation privée a baissé de plus de moitié de 2012 à 2019. Elle a été lourdement impactée par les fluctuations des cours du pétrole, le ralentissement des importations associé à l'incertitude politique en 2019. La (Figure 36) illustre le ralentissement de la consommation des ménages dans le temps.

Figure 36 : Évolution du taux de croissance (%) de la Consommation Finale des Ménages

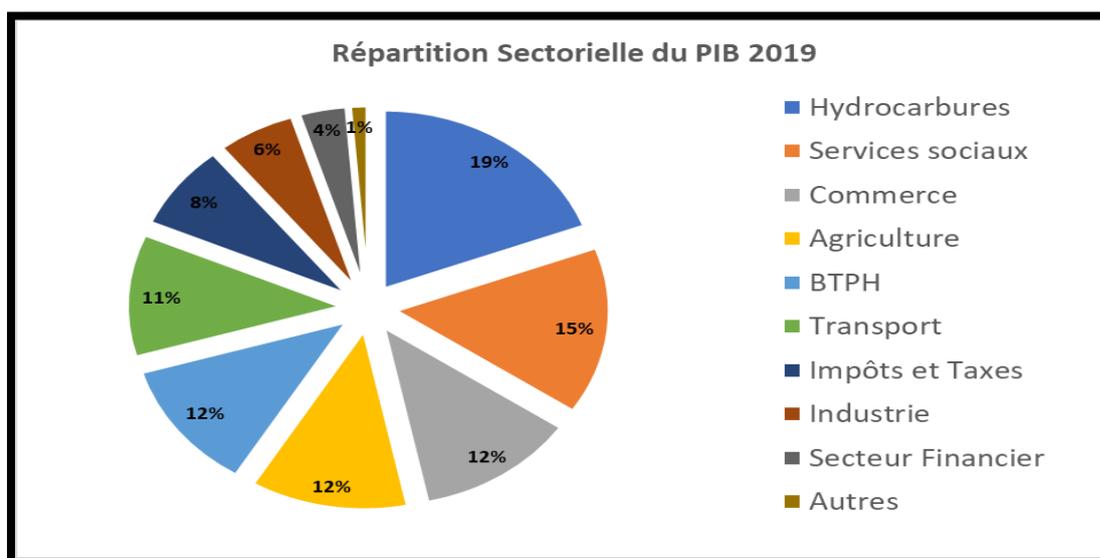


Source : ONS Comptes Nationaux 2019

À travers les deux figures la croissance en Algérie subie un ralentissement structurel avant même la crise Covid-19.

Les secteurs les plus importants pour l'économie algérienne sont : les hydrocarbures (19% du PIB), l'agriculture et le commerce (chacun 12% du PIB) et le BTPH et le transport (chacun 11%), avec une contribution assez faible de l'industrie au PIB (6%). La répartition sectorielle du PIB est résumée dans la (Figure 37) suivante :

Figure 37 : Le PIB de l'Algérie par secteur d'activité



Source : Nation Unies Algérie, voir le lien suivant :

https://www1.undp.org/content/dam/rbas/doc/COVID19%20Response/Algeria_Analyse%20rapide%20Impact%20Socioeco%20Covid19%20Algerie_%2029%20Jul2020.pdf (consulté le 01/08/2021).

2.2. Commerce international

L'Algérie est un pays fortement tributaire du commerce international. Le commerce extérieur algérien représente 52% du PIB et a enregistré ce qui suit¹¹⁹ :

En 2019, les échanges commerciaux de l'Algérie se sont élevés à 78 milliards USD, en recul de 12% par rapport à 2018.

- Un volume global des importations de 41,93 milliards USD soit un recul de 9,49 % par rapport aux résultats de l'année 2018 (46,33 milliards USD).

¹¹⁹ Statistique du commerce extérieur, Direction Générales des douanes, année 2019, voir le lien suivant : https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/rapport_com_ext_2019_vf.pdf (consulté le 01/08/2021).

Des baisses de l'ordre de 19,92 %, 18,96 %, 6,09 %, 5,85 % et de 4,52 % respectivement pour les biens d'équipements industriels, les biens d'équipements agricoles, les demi-produits, biens alimentaires et les biens de consommation non alimentaires.

Des hausses de l'ordre de 33,22 % et de 5,89 %, concernent respectivement les groupes « énergie et lubrifiants » et « produits bruts ».

- Un volume global des exportations de 35,82 milliards USD, soit une baisse de l'ordre de 14,29 % par rapport aux résultats de l'année 2018.

En effet, les hydrocarbures ont représenté l'essentiel des exportations durant cette période avec une part de 92,80 % de la valeur globale, marqués par une baisse non négligeable de l'ordre de 14,48 % par rapport à l'année 2018, pendant que les exportations hors hydrocarbures restent toujours marginales, avec seulement 7,20 % de la valeur globale des exportations, soit l'équivalent de 2,58 milliards USD, en enregistrant ainsi une baisse de 11,80 %.

- Un déficit de la balance commerciale de l'ordre de 6,11 milliards USD.

Ces résultats dégagent un taux de couverture des importations par les exportations de l'ordre de 85,43 % durant l'année 2019, contre un taux de 90,22 % pour l'année 2018 (Tableau 9, Figure 38).

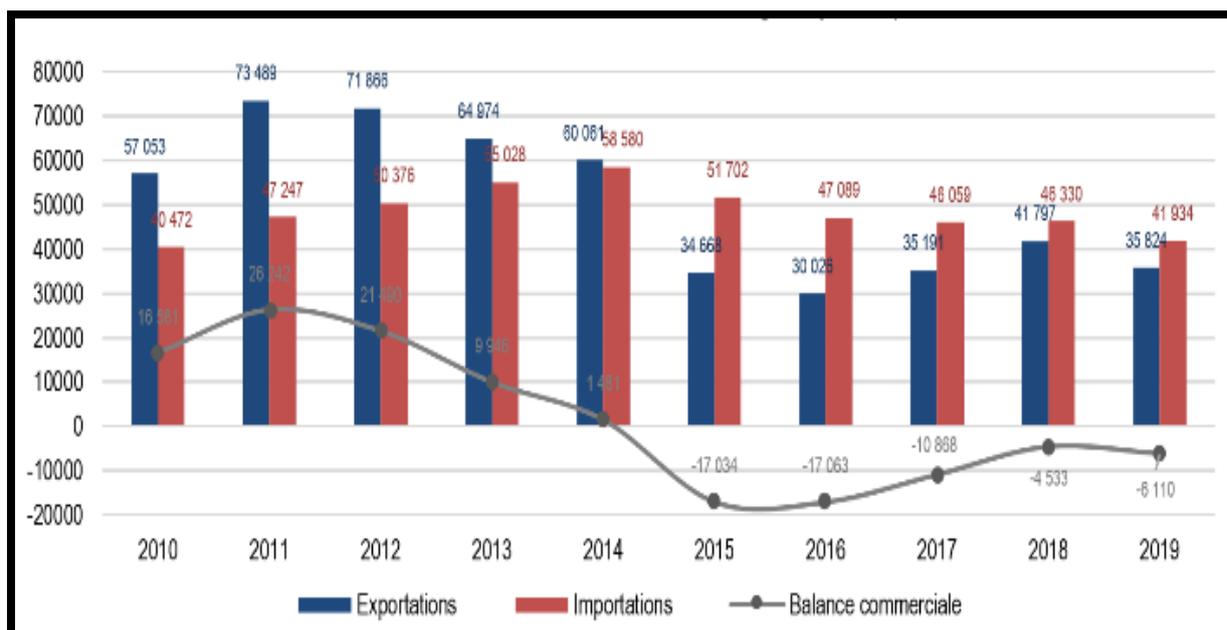
Tableau 9 : Évolution de la balance commerciale

	Année 2018		Année 2019*		Évolution (%)	
	DZD	USD	DZD	USD	DZD	USD
Importations	5 403 232,97	46 330,21	5 005 302,53	41 934,12	-7,36	-9,49
Exportations	4 873 960,29	41 797,32	4 275 400,28	35 823,54	-12,28	-14,29
Balance Commerciale	-529 272,67	-4 532,89	-729 902,25	-6 110,57	37,91	34,81
Taux de Couverture (%)	90,22		85,43		(*) Résultats provisoires	

Source : Douane Algérienne

Note : Unité en millions

Figure 38 : Évolution du commerce extérieur de l'Algérie



Source : Douane Algérienne

Note : Unité en millions

- En 2019, la répartition des importations par partenaire commercial, les cinq premiers fournisseurs de l'Algérie représentent 50,33 % des importations globales.

La Chine érigée en principal fournisseur en contribuant à hauteur de 18,25 % soit une valeur de 7654 millions USD des importations de l'Algérie, suivie par la France, l'Italie, l'Espagne et l'Allemagne avec des parts respectives de 10,20 %, 8,13 %, 6,99 % et de 6,76 % (Tableau 10).

- Durant l'année 2019, les cinq premiers clients de l'Algérie représentent près de 50,85 % des exportations algériennes.

En outre, la France demeure le principal client de l'Algérie avec une part de 14,11 %, suivie par l'Italie, l'Espagne, la Chine et la Turquie avec des parts respectives de 12,90 %, 11,15 %, 6,42 % et de 6,27 % (Tableau 11).

Tableau 10 : Principaux pays fournisseurs de l'Algérie

Principaux Fournisseurs	Valeur	Structure (%)	Taux cumulé (%)	Évolution (%)
CHINE	7 654,26	18,25	18,25	-2,60
FRANCE	4 278,37	10,20	28,46	-10,78
ITALIE	3 410,14	8,13	36,59	-7,18
ESPAGNE	2 929,56	6,99	43,57	-17,21
ALLEMAGNE	2 833,30	6,76	50,33	-10,97
TURQUIE	2 141,10	5,11	55,44	-7,41
ARGENTINE	1 812,59	4,32	59,76	-4,18
ETAS UNIS D'AMERIQUE	1 418,66	3,38	63,14	-13,77
BRESIL	1 136,21	2,71	65,85	-5,48
INDE	968,70	2,31	68,16	-25,43
REP DE COREE	842,25	2,01	70,17	-32,05
ARABIE SAOUDITE	625,41	1,49	71,66	-12,64
POLOGNE	590,74	1,41	75,86	-11,44
FEDERATION DE RUSSIE	587,73	1,40	73,06	-35,47
EGYPTE	584,28	1,39	74,46	6,18
Sous Total	31 813,31	75,86		
Reste du monde (169 pays)	10 120,81	24,14	100%	
Total Général	41 934,12	100%		

Source : Douane Algérienne.

Note : Unité en millions USD.

Tableau 11 : Principaux pays clients de l'Algérie

Principaux Clients	Valeur	Structure (%)	Taux cumulé %	Évolution (%)
FRANCE	5 053,50	14,11	14,11	0,52
ITALIE	4 621,53	12,90	27,01	-23,43
ESPAGNE	3 995,38	11,15	38,16	-21,20
GRANDE BRETAGNE	2 299,73	6,42	44,58	-15,78
TURQUIE	2 246,97	6,27	50,85	-5,07
ETAS UNIS D'AMERIQUE	2 193,67	6,12	56,98	-45,75
CHINE	1 639,95	4,58	61,55	28,38
INDE	1 520,30	4,24	65,80	-0,74
PAYS-BAS	1 504,29	4,20	70,00	-29,39
REP DE COREE	1 374,27	3,84	73,83	11,21
TUNISIE	1 350,82	3,77	77,60	42,15
BRESIL	1 242,58	3,47	81,07	-44,78
PORTUGAL	884,03	2,47	83,54	-26,20
BELGIQUE	856,96	2,39	85,93	-31,08
SINGAPOUR	575,27	1,61	87,54	204,74
Sous Total	31 359,23	87,54		
Reste du monde (128 pays)	4 464,31	12,46	100%	
Total Général	35 823,54	100%		

Source : Douane Algérienne.

Note : Unité en millions USD.

2.3. Investissement Direct à l'étranger (IDE)

Les investissements directs étrangers en Algérie, selon le rapport sur l'investissement dans le monde publié par la CNUCED sont comme suit¹²⁰ :

Après avoir enregistré 1.46 Milliards USD en 2018, le flux des IDE entrants a enregistré une légère baisse en 2019 pour s'établir à 1.38 Milliards USD. Le flux des IDE sortants a suivi la même tendance, passant de 880 Millions USD en 2018 à 83 Millions en 2019. À fin 2019, le stock des IDE entrants, représentant le total des investissements directs étrangers captés depuis 19 ans, a atteint presque 32 Milliards USD, contre 19.54 Milliards en 2010 et 3.37

¹²⁰ Rapport sur l'investissement dans le monde 2020 (Cnuced), voir le lien suivant : https://unctad.org/system/files/official-document/wir2020_overview_fr.pdf (consulté le 01/08/2021).

Milliards à fin 2000. Le stock des IDE sortants a progressé de 2.73 Milliards USD à 2.82 Milliards USD entre 2018 et 2019. L'Algérie était placée 157^e sur 190 pays dans le rapport Doing Business 2020, publié par la Banque mondiale, au même niveau qu'en 2019. À rappeler que la limitation à 49% de participation d'un investisseur étranger dans une société a été abrogée pour les secteurs « non stratégiques » en début 2020 (Tableau 12).

Tableau 12 : Investissement direct étranger en Algérie

Investissement Direct Étranger	2016	2017	2018	2019
Flux d'IDE entrants (<i>Million USD</i>)	1.63	1.23	1.46	1.38
Flux d'IDE sortants (<i>Million USD</i>)	0.46	-9	8.80	0.83
Stock d'IDE entrants (<i>Million USD</i>)	27.876	29.108	30.574	31.956
Stock d'IDE sortants (<i>Million USD</i>)	1.868	1.859	2.739	2.822
IDE entrants (<i>en % de la FBCF⁵⁶</i>)	2.37	1.78	2.08	n/a
Stock d'IDE (<i>en % du PIB</i>)	17.42	17.39	17.60	18.33

Source : Rapport Économique Algérie, voir le lien suivant : <https://www.s-ge.com/sites/default/files/publication/free/rapport-economique-algerie-2020-08.pdf> (consulté le 01/08/2021).

Ces dernières années, la Chine et la Turquie ont beaucoup investi en Algérie, surpassant ainsi la France, qui occupait historiquement la place de premier investisseur dans le pays (Tableau 13).

Tableau 13 : Stocks des IDE par pays en Algérie

Les pays investisseurs	En % 2018
Chine	24%
Turquie	22%
Espagne	17%
Singapour	16%
Allemagne	2%
Afrique de sud	2%
France	2%

Source : Politique économique en état de crise « quelle réponse innovante face au Covid-19 en Algérie », voir le lien suivant : https://www.researchgate.net/profile/Aimad-Datoussaid/publication/347958627_Politique_economique_en_etat_de_crise_quelle_reponse_innovante_face_au_Covid-19_en_Algerie/links/5fea3777a6fdccdb812ddcb/Politique-economique-en-etat-de-crise-quelle-reponse-innovante-face-au-Covid-19-en-Algerie.pdf?origin=publication_detail (consulté le 01/08/2021).

À présent, nous présentons les perspectives économiques de l'Algérie 2020 avant l'apparition de la pandémie Covid-19¹²¹ :

En raison de la pandémie de Covid-19, l'économie devrait se contracter considérablement en 2020, et il existe une grande incertitude quant à la durée de la crise sanitaire et économique. Les mesures de confinement entraîneront une baisse de la composante de la demande globale et les effets de l'incertitude économique pourraient se poursuivre. Les déficits extérieurs et budgétaires vont augmenter car la baisse des recettes des hydrocarbures n'est que partiellement compensée par la baisse des importations et des investissements publics et la dévaluation de la monnaie. Jusqu'à ce que la demande commence à se redresser, l'inflation devrait rester modérée. Si la demande, la production et les exportations d'hydrocarbures se redressent partiellement, et si une série de réformes structurelles sont mises en œuvre pour restaurer la confiance et encourager l'investissement privé, elles pourraient se redresser partiellement en 2021 et 2022. En raison de la faiblesse structurelle des recettes budgétaires et du manque d'emprunts extérieurs ou de financement en devises, les finances publiques devraient se rééquilibrer à moyen terme. La dépréciation du dinar par rapport à l'euro et au yuan par rapport au dollar, ce qui va détériorer les termes de l'échange de l'Algérie et accélérer l'épuisement des réserves, car la reprise des importations peut être plus rapide que la reprise des exportations de pétrole. Dans le même temps, les pressions inflationnistes importées s'intensifieront, conjuguées au ralentissement économique et à la baisse de l'emploi, le potentiel de réduction de la pauvreté ou de la vulnérabilité reste limité. Des risques à la baisse existent toujours et l'incertitude quant aux progrès et à l'efficacité des réformes reste élevée. La nouvelle vague d'infections nationales ou internationales au Covid-19 retardera la reprise, et les progrès sont insuffisants dans la promotion d'un nouveau modèle de croissance durable et tiré par le secteur privé dans un environnement économique turbulent. La baisse du prix des hydrocarbures peut déclencher de nouveaux ajustements du taux de change, tout en rétablissant le financement monétaire tout en s'acquittant des passifs éventuels des banques publiques des entreprises publiques en difficulté. Protéger l'investissement public sans mettre en péril la liquidité et la reprise des banques, tout en finançant les déficits budgétaires, sera un défi. Dans le même temps, les efforts visant à renforcer les systèmes statistiques et à suivre

¹²¹ Source : ALGÉRIE - Pubdocs.worldbank.org, voir le lien suivant : <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/8993816030622672330280022020/original/2021000592FREfre007Algeria.pdf> (consulté le 01/08/2021).

l'évolution socio-économique, y compris les enquêtes sur les ménages en cours de préparation, devraient être une priorité.

En résumé, La pandémie de Covid-19 a aggravé les perspectives économiques de l'Algérie en 2020. Le FMI estime que la mise en place de certaines mesures de confinement et la baisse des prix des hydrocarbures (baril de *Sahara Blend* inférieur à 20 USD en mars-avril 2020) devraient entraîner une contraction économique de -5,2% en 2020. La production d'hydrocarbures devrait baisser de 17,7 %, tandis que la production de hors hydrocarbures (qui maintient une croissance positive depuis 2014) devrait baisser de 2,3 %. Les déficits budgétaire et courant peuvent atteindre -20% et -18% du PIB, respectivement. D'ici fin 2020, la dette publique devrait représenter 61 % du PIB et les réserves de change devraient être de 36 milliards de dollars (soit huit mois d'importations).¹²²

Tableau 14 : Principaux indicateurs macroéconomiques de l'Algérie

• Population (1^{er} janvier 2020) : 44 Millions
• PIB courant, Mds USD (2019) : 169
• PIB par habitant, USD PPA (2018) : 13 624
• Croissance du PIB (2019) : 0,7%
• Taux de chômage (mai 2019) : 11,4%
• Inflation (moyenne 2019) : 2,0%
• Solde budgétaire public (2019) : -9,3% du PIB
• Dette publique (2019) : 46,3% du PIB
• Dette extérieure (2019) : 1,7% du PIB
• Taux de change USD/DZD (moyenne 2019) : 119,4
• Taux de change EUR/DZD (moyenne 2019) : 133,7
• Solde de la balance courante (2019) : -16,2% du PIB
• Réserves de changes (fin 2019) : 62 Mds USD

Source : ALGÉRIE Indicateurs et conjoncture, voir le lien suivant :

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/DZ/indicateurs-et-conjonctures> (consulté le 01/08/2021)

¹²² ALGÉRIE Indicateurs et conjoncture, voir le lien suivant :

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/DZ/indicateurs-et-conjonctures> (consulté le 01/08/2021)

La situation économique Algérienne est déjà critique même avant l'apparition de la crise sanitaire dite Covid-19. Dans la prochaine section, on verra les effets de la Covid-19 sur l'économie.

3. L'impact de la pandémie Covid-19 sur l'économie algérienne

Concernant les effets de la crise de la Covid-19 sur l'économie Algérienne, notons que cette crise est de nature à détériorer davantage le tissu économique du pays, à l'absence des mesures de riposte à même de garantir une reprise économique et une croissance durable dans la période post-Covid-19. En effet, rappelons que l'Algérie possède une industrie peu développée et tire l'essentiel de sa richesse à travers sa rente d'hydrocarbures, qui assure 95 % de ses recettes, qui constitue la principale activité du pays, laquelle fait fonctionner plusieurs autres secteurs et procure les réserves de change indispensables pour garantir l'équilibre du marché des changes. Aussi que, entre fin décembre 2019 et mars 2020, avec le ralentissement de l'économie chinoise, et la baisse des cours des matières premières ont influé négativement sur l'économie algérienne au regard de son caractère vulnérable.

3.1. Point de situation en 2020

La pandémie de Covid-19 a eu un impact majeur sur l'économie algérienne en 2020. Outre ses effets néfastes sur la santé, la pandémie a également exacerbé d'autres facteurs négatifs, comme la chute du prix du pétrole, qui a plongé l'économie algérienne dans la récession. En 2020, le PIB réel a baissé de 4,7%, alors qu'en 2019, il n'a augmenté que de 0,8%. Les mesures prises pour freiner la Covid-19 ont eu un impact sérieux sur les secteurs des services et de la construction, et ont connu de nombreux licenciements. La baisse des recettes d'exportation de pétrole et de gaz a entraîné une nouvelle aggravation des déficits publics et extérieurs. En conséquence, sous la double pression de la baisse des recettes des hydrocarbures, qui représentent une grande partie des recettes publiques, et des dépenses publiques massives pour soulager la pression économique causé par la crise sanitaire, le déficit budgétaire a plus que doublé, passant de 5,6% du PIB en 2019 à 13,6% de l'année 2020. Le pays étant fortement tributaire des exportations d'hydrocarbures et des importations structurellement élevées, le déficit du compte courant a également augmenté, passant de 10 % du PIB en 2019 à 14,8 % en 2020. Affecté par cela, le niveau des réserves de change a progressivement baissé, ne couvrant que 12 mois d'importations fin 2020 et 13,6 mois fin 2019. Afin de fournir aux banques des liquidités supplémentaires pour financer l'économie, la

Banque d'Algérie a considérablement réduit le taux de réserves obligatoires à 3 % en septembre 2020 alors qu'il était de 12 % en février 2019. Le taux d'inflation en 2020 était de 2,4%, ce qui est supérieur aux 2% de 2019. Cependant, si le gouvernement adopte un financement monétaire du déficit budgétaire, il pourrait, à terme, limiter l'objectif de la politique monétaire, c'est-à-dire limiter la poussée de l'inflation.¹²³

3.2. Point de situation du premier semestre 2021

Depuis le début de l'année 2021, les signes fondamentaux d'une reprise de l'économie mondiale en relation avec le reflux de la pandémie du Covid-19 ouvrent de nouvelles perspectives favorables pour l'ensemble des économies, notamment, celles développées et émergentes.

Dans un tel contexte, les principaux indicateurs macroéconomiques et budgétaires de notre pays confirment une certaine reprise de l'activité économique et montrent une prise en charge des besoins des citoyens en matière de revenus et de couverture sociale et sanitaire.

L'année 2021 est consacrée à la stabilisation des fondamentaux de notre économie, à travers un retour progressif de l'activité économique à des niveaux permettant le rattrapage des pertes subies en 2020 et une atténuation des déséquilibres internes et externes des comptes de l'État.

En effet, la croissance économique de notre économie a été revue à la hausse et devrait se situer à +4,2% en 2021 (contre +3,98% dans la LFI 2021), en relation avec le retour progressif de l'activité économique suite à l'amélioration de la situation sanitaire après le repli de la pandémie.

Cette amélioration sera principalement tirée de l'amélioration de la croissance du secteur des hydrocarbures et hors hydrocarbures qui atteindraient +10,1% et +3,2% respectivement.

La croissance Hors hydrocarbures se situerait à +3,2% dans la LFC 2021, contre +2,4% prévue dans la LF 2021, pour tenir compte de la reprise de l'activité des secteurs de la construction (+3,8%) et des services marchands (+3,6%).

La reprise de l'activité économique est reflétée, par le niveau des recouvrements fiscaux, effectués par l'administration des impôts, par une hausse de 9,5% à fin avril 2021 (807,65 Mrds DA), par rapport à la même période de 2020 (737,69 Mrds DA).

¹²³ Groupe de la banque Africaine de développement, voir le lien suivant : <https://www.afdb.org/fr/countries/north-africa/algeria/algeria-economic-outlook> (consulté le 01/08/2021)

L'évolution de l'inflation moyenne en 2021 devrait se situer autour de 4% en relation avec la reprise de l'activité et le retour progressif à l'approvisionnement normal des marchés, notamment, alimentaires.

Les échanges commerciaux de l'Algérie, au cours des cinq (05) premiers 2021, se sont caractérisés par une atténuation du déficit de la balance commerciale de 68%, déficit qui est passé de -3,9 Mrds \$US à fin mai 2020 à -1,3 Mrds \$US à fin mai 2021.

Cette atténuation est à mettre en faveur d'une part, de la forte augmentation des exportations globales de marchandises et d'autre part, aux mesures prises par les autorités publiques pour encadrer le commerce extérieur et qui ont permis de limiter les importations à hauteur de 15,2 Mrds \$ au cours des cinq premiers mois de 2021, contre 18,9 Mrds à la même période de 2019, soit un repli de près de 20%.

En effet, les exportations d'hydrocarbures ont augmenté de +32,70% et les exportations hors hydrocarbures de +81,71%.

Le taux de couverture commerciale s'est amélioré puisqu'il a atteint 92% à fin mai 2021 contre 72% à fin mai 2020.

En ce qui concerne le budget de l'État, le Gouvernement, en application du programme de Monsieur le Président de la république, poursuit la mise en œuvre de la stratégie qui repose sur la maîtrise de la dépense publique et l'amélioration progressive des recettes fiscales, tout en préservant le soutien de l'État aux populations vulnérable à travers les transferts sociaux.

C'est ainsi qu'en plus des transferts sociaux, notamment, les subventions, l'État a renforcé la couverture sociale et sanitaire par l'octroi au titre de l'année 2021 des dotations budgétaires pour soutenir les pertes de revenu des ménages et la baisse de l'activité des entreprises et des professions libérales par des mesures financières et fiscales relatives aux reports des paiements arrivés à échéance pour les remboursements des crédits et intérêts ainsi que les paiements fiscaux.

Dans le cadre de l'atténuation des impacts de la crise sanitaire du Covid-19, l'État a alloué des dotations budgétaires au titre l'exercice 2021 qui se sont élevées à près de 530,0 Mrds DA.

En ce qui concerne les mesures prises par les pouvoirs publiques pour atténuer l'impact de la crise sur les entreprises économiques et commerciales il est a signalé, qu' en plus des mesures fiscales, dont l'effet cours jusqu'à juin 2021, l'année 2020 et début 2021 a été caractérisée par une très grande mobilisation des institutions et établissements financiers

publics pour porter assistance aux opérateurs économiques, exploitants, investisseurs et industriels, mis à rude épreuve dans la poursuite de leur activité par les effets négatifs de la pandémie du Covid-19.

Les mesures prises, dont l'échéance initiale d'application était fixée à septembre 2020, ont été maintenues une première fois à fin décembre 2020 et une seconde fois jusqu'à fin mars 2021, et une troisième fois à fin juin 2021.

Elles portent notamment sur :

- Le report des échéances de 06 à 12 mois sur les crédits d'investissement et d'exploitation avec maintien des avantages liés à la bonification du taux d'intérêt pris en charge par le Trésor ;
- La prorogation des différés de paiement sur l'investissement de 12 mois ;
- Des délais supplémentaires d'utilisation des crédits de 12 mois ;
- Le renouvellement des crédits d'exploitation ;
- Le rééchelonnement ou la consolidation des échéances échues ;
- L'exonération de la clientèle du paiement des pénalités de retards.

Ces mesures se sont traduites par le traitement d'un nombre très important de demandes de report ou de glissement d'échéance, émanant de la clientèle, à la fois du secteur public et privé.

À ce titre certaines entreprises ont bénéficié de plusieurs reports pour la même échéance, d'autres ont bénéficié d'un report pour l'ensemble de leurs crédits (exploitation et investissement).

Il est à rappeler que les crédits à l'économie alloués uniquement par les banques publiques ont atteint à fin mars 2021, un encours de plus de 9711 milliards DA (en augmentation de 67 milliards DA par rapport à fin décembre 2020), dont 4087 milliards au secteur privé.

La part des crédits d'investissement représente 75 % du total des crédits accordés par les banques publiques. Ces crédits ont connu une évolution de 5 milliards DA.

Concernant les crédits d'exploitation, ils ont enregistré une hausse de 64 milliards DA. Cela démontre l'effort considérable déployé par le secteur bancaire pour accompagner le secteur économique national dans la perspective d'assurer une reprise parraine.

En outre, et en application de l'instruction de Monsieur le Ministre des Finances relative au délais de traitement des dossiers de crédit, lequel ne doit pas dépasser 30 jours, les banques publiques ont procédé à l'actualisation de leurs procédures en matière de traitement des dossiers de crédit, entre autres, le développement de solutions informatiques, portant sur la dématérialisation des dossiers de crédit qui contribuera, à réduire davantage les délais, et se conformer par conséquent aux dispositions de cette instruction.¹²⁴

4. L'impact de la pandémie Covid-19 sur l'activité du transport maritime en Algérie

Le système économique algérien dépend des approvisionnements extérieurs, à cet égard il est utile de rappeler que la plus grande majorité de son commerce extérieur surtout les importations transitent par voie maritime d'où l'importance de ce secteur pour l'économie Algérienne.

La pandémie de Covid-19 entraîne des conséquences importantes pour le secteur des transports maritimes et pour les gens de mer eux-mêmes. Les gens de mer sont des victimes collatérales de la crise mondiale. En raison des restrictions aux déplacements, des dizaines de milliers sont bloqués à bord de navires, ou incapable de rejoindre les navires.

Les ports algériens assurent la continuité de leurs activités en dépit d'un contexte marqué par la crise de la pandémie de Covid-19.

Dans cette conjoncture marquée par la pandémie Covid-19, des efforts exceptionnels ont été déployés à travers la mise en place d'un ensemble de dispositifs au niveau de ces ports pour assurer la continuité de ses activités en termes notamment d'accueil des navires et de réception des marchandises.

4.1. Mesure de lutte contre la pandémie Covid-19 dans l'activité portuaire

L'organisation internationale du travail (OIT) travaille sans relâche à tous les niveaux pour trouver des solutions. Les restrictions aux déplacements imposées par les gouvernements ont entravé de façon significative les relèves d'équipages et le rapatriement des gens de mer, ce qui a mené à des préoccupations importantes à propos de la sécurité des gens de mer et des opérations de transport maritime.

¹²⁴ Ministère des finances, Algérie, voir le lien suivant : <https://www.mf.gov.dz/index.php/fr/> (consulté le 01/08/2021)

Alors le gouvernement algérien a mis en place une carte de restrictions portuaires afin de leur venir en aide, comme suit¹²⁵ :

4.1.1. Restrictions sur les navires dont la précédente escale provenait de pays à haut risque de Covid-19

Tous les navires en provenance des pays suivants : Chine, Vietnam, Émirats Arabes Unis, Koweït, Inde, Philippines, Bahreïn, Oman, Cambodge, Irak, Sri Lanka, Liban, Italie, Allemagne, Royaume-Uni, France, Espagne, Russie, Belgique, Finlande, la Suède, les États-Unis, le Canada, l'Égypte, le Nigéria, le Népal, l'Afghanistan sont soumis à :

- Inspection sanitaire systématique au mouillage par les services de santé frontaliers. En cas de doute, le navire peut être mis en quarantaine.
- L'embarquement des autorités et du personnel sera limité autant que possible.
- Contrôles systématiques de la température de chaque personne à bord : interdire formellement l'accès à bord à toute personne ayant une température supérieure à 38°C.
- Les documents listés sont à envoyer aux autorités concernées 24h avant l'arrivée du navire : Documents préalables à l'arrivée, certificat médical de santé de tous les membres à bord, liste d'équipage avec date & port d'embarquement, attestation de vaccination, liste des dix derniers ports, la dernière température de fièvre mise à jour prise au cours des dernières 24 heures de tous les membres à bord
- L'agent doit porter des gants et un masque facial avant de monter à bord du navire.
- Inspection sanitaire systématique au mouillage par les services sanitaires des frontières de tout navire en provenance de tout pays.

Les garde-côtes ont émis une instruction selon laquelle tous les navires doivent d'abord être inspectés par les autorités sanitaires du port et la déclaration de santé maritime doit être envoyée avant l'accostage du navire, car elle doit être reçue du capitaine avec les documents préalables à l'arrivée.

- S'il y a déclaration, le navire sera d'abord maintenu sur la route.

¹²⁵ COVID-19 Global Port Restrictions Map, voir le lien suivant : <https://www.wilhelmsen.com/ships-agency/campaigns/coronavirus/coronavirus-map/> dernière révision : 6 octobre 2020, (consulté le 01/08/2021)

4.1.2. Autres restrictions dues au Covid-19

Tous les ports algériens facturent des frais de lancement pour couvrir les frais de transport du PIC sanitaire à la route pour l'inspection liée au Covid-19.

- La désinfection obligatoire des navires est requise à Djendjen, Mostaganem et Alger (aux frais des propriétaires/opérateurs) et à Béjaïa gratuitement.
- Tous les vols à destination et en provenance d'Algérie ont été suspendus.
- Tous les transports terrestres ont été arrêtés.
- Toutes les réunions des ports portuaires sont suspendues jusqu'à nouvel ordre.

4.2. Effets de la pandémie Covid-19 sur le transport maritime (Aperçu général)

En Algérie comme dans de nombreux ports du monde, le trafic a souffert en 2020. La raison principale a été la crise sanitaire liée à la Covid-19. En effet, le confinement d'une grande partie de la planète a amené un ralentissement de l'économie mondiale, réduisant par la même les trafics maritimes.

Cette situation mondiale n'a épargné aucune économie. En Algérie, les effets de la crise sanitaire se sont reportés sur les trafics des principaux ports. Les trafics d'hydrocarbures et de marchandises générales ont été largement impactés par cette crise.

Pour appréhender les effets de la pandémie sur le transport maritime, nous allons présenter un aperçu général de ce secteur en termes de données, ainsi se traduisent comme suit¹²⁶ :

4.2.1. Les infrastructures portuaires algériennes

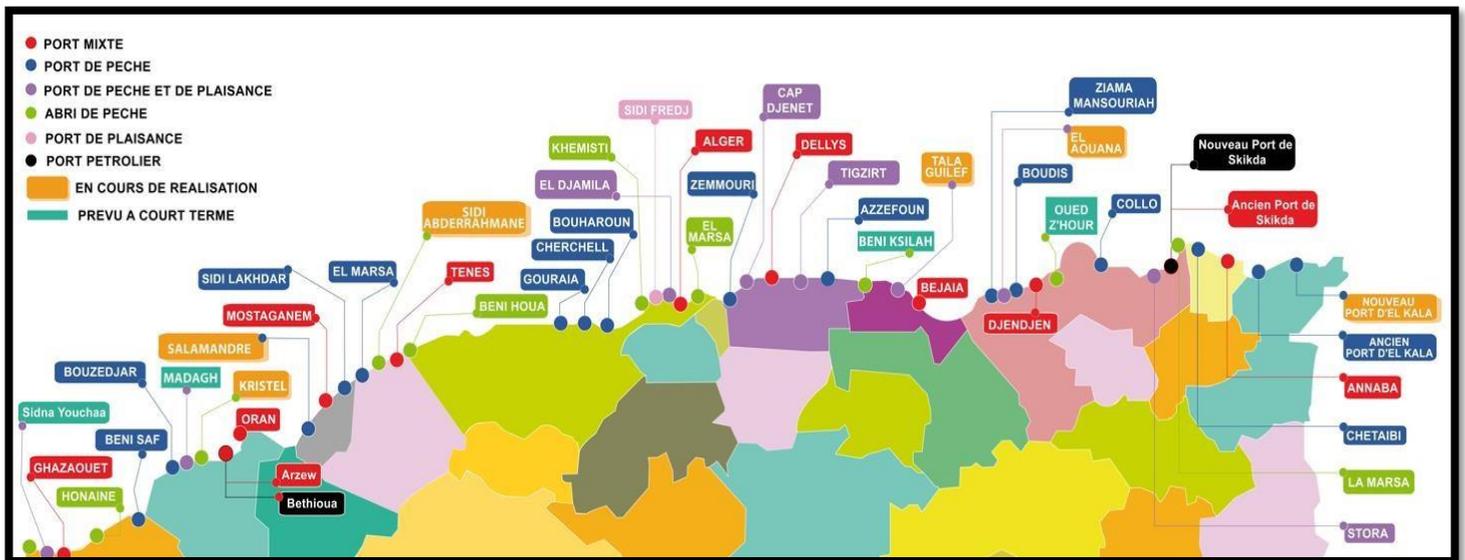
L'Algérie est dotée d'une structure portuaire mixte et spécialisée, au bord d'un littoral de plus de 1280 Km. L'espace portuaire du pays est réparti comme suit : 35 ports de pêche, 13 ports de marchandises commerciales, dont :

- ✓ 8 ports de marchandises diverses : Alger, Oran, Annaba, Mostaganem, DjenDjen, Ténès, Ghazaouet, Dellys ;

¹²⁶ Maritime sector Algeria, voir le lien suivant : <https://meys.eu/media/1308/presentation-maritime-sector-algeria.pdf> (consulté le 01/08/2021)

- ✓ 3 ports mixtes c.-à-d. marchandises générales et produits énergétiques : Bejaia, vieux port de Skikda, Arzew ;
- ✓ 2 ports énergétiques : Bethioua, nouveau port de Skikda.
- En 2019 début des travaux de construction du nouveau port en eau profonde Port Centre d'El Hamdania (investissement total 3,3 milliards US\$) par une joint-venture Algéro-Chinoise ; situé à 90 km à l'ouest d'Alger près de Cherchell, le port une fois terminé peut traiter annuellement 6,5 millions d'EVP et 25,7 millions de tonnes de marchandises ;
- Construction de la nouvelle énergie Port Skikda (investissement total 440 millions US\$) démarré début 2019 par une joint-venture Algéro-Chinoise ;

Figure 39 : Localisation des ports algériens

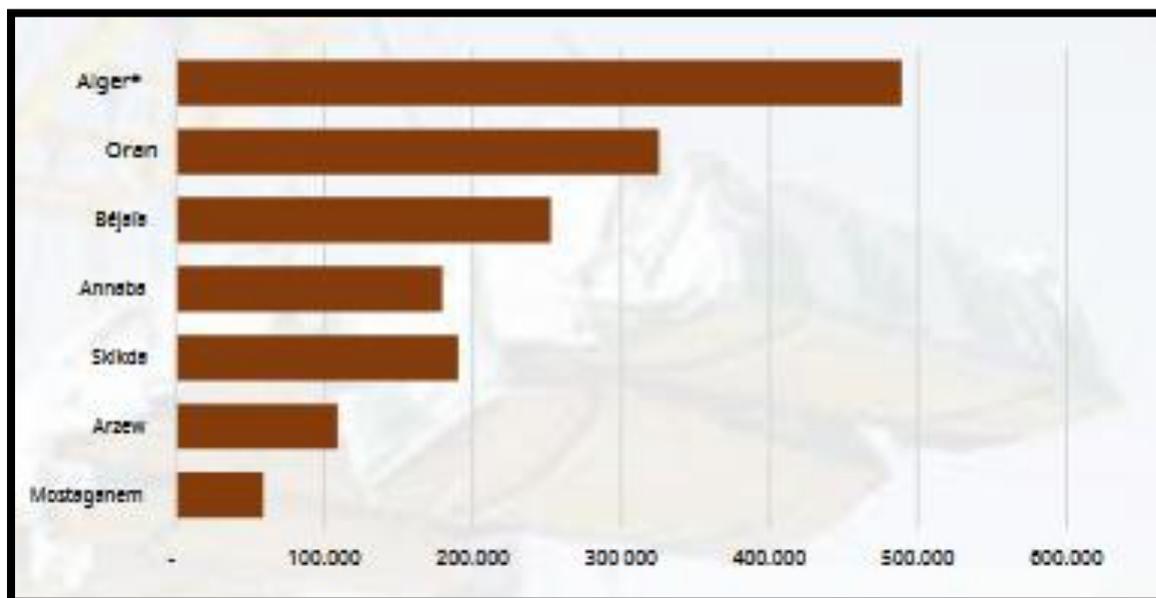


Source : Site de la direction des infrastructures maritimes.

- Mesuré par le trafic mondial du commerce maritime (marchandises générales et produits énergétiques) Port d'Arzew plus grand port d'Algérie.
- En 2018, le port d'Arzew a traité 44,8 millions de tonnes de marchandises, dont 90% étaient des exportations de produits énergétiques (pétrole et gaz) ;
- Les ports d'Arzew, de Skikda et de Bejaia ont une part combinée de plus de 50% dans le trafic total de marchandises de l'Algérie ;

- En 2018 et 2019 les ports Arzew, Skikda, Bejaia ont traité ensemble 75,1 millions de tonnes de produits pétroliers dont Arzew a traité à lui seul 39,7 millions de tonnes (53%) ;
- Port d'Alger le plus grand port à conteneurs en Algérie.

Figure 40 : Débit de conteneurs par port algérien, 2018 (EVP)



Source : <https://meys.eu/media/1308/presentation-maritime-sector-algeria.pdf> (consulté le 01/08/2021)

4.2.2. Croissance limitée du débit total de fret des ports algériens¹²⁷

Société algérienne Groupe SerPort (Groupe Services Portuaires) est en charge de l'exploitation de 10 ports de commerce algériens : Alger, Annaba, Arzew, Bejaia, DjenDjen, Ghazaouet, Mostaganem, Oran, Skikda, Tenes.

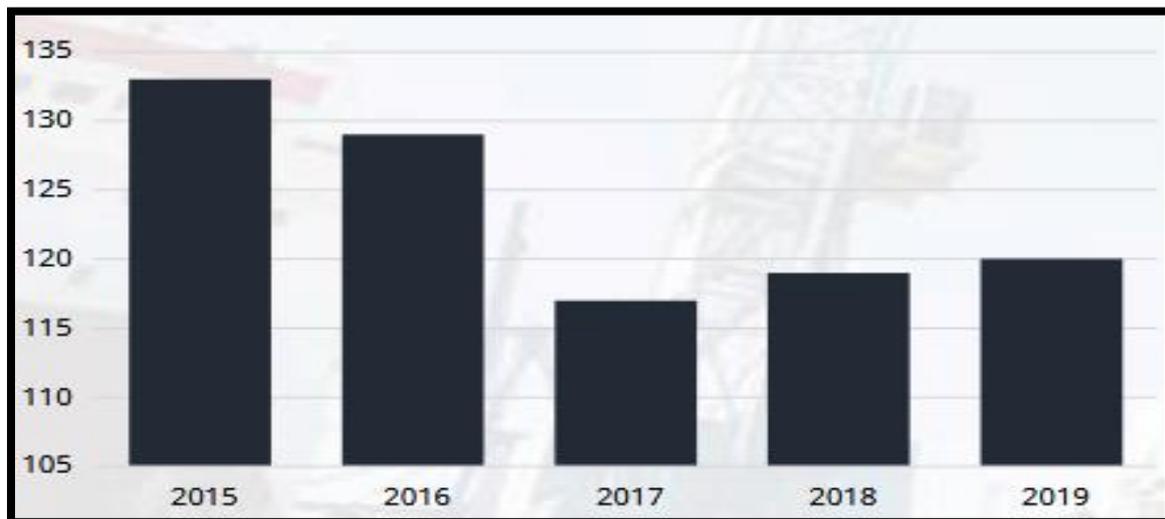
- Hors commerce de produits énergétiques Port d'Alger premier port de commerce de marchandises diverses et conteneurs en Algérie :
- Outre le terminal à conteneurs de l'EPAL (Autorités Portuaires d'Alger) DP World exploite depuis 2008 le terminal à conteneurs DP World Djazair au Port d'Alger ;

¹²⁷ ALGERIE ECO « Ports algériens : Le volume des marchandises traitées augmente de 1% en 2019 » par Arezki Benali - 30 janvier 2020 (consulté le 01/08/2021) ;

DZ Entreprise « Serport dévoile les chiffres 2019 pour le transport de marchandises et de voyageurs » par DZ Entreprise – 07/07/2020 (consulté le 01/08/2021)

- Depuis 2012, augmentation lente du débit mondial de conteneurs, de 1,1 million d'EVP à près de 1,5 million d'EVP en 2018 ;
- En 2019, 120 millions de tonnes de marchandises diverses ont été traitées par les 10 ports de la société Serport ;
- 76 millions de tonnes (63%) du débit de marchandises générales en 2019 étaient des exportations. Les plateformes portuaires de DjenDjen, Oran, Annaba et Alger ont affiché les meilleures performances, avec des hausses respectives de 32%, 10%, 5% et 2%.
- 75 millions de tonnes (63%) du débit de marchandises générales en 2019 étaient du pétrole et des produits pétroliers, principalement traité au niveau des ports d'Arzew (39,7 Mt), Skikda (21 Mt), Bejaia (8,7 Mt) et Alger (5 Mt) ;
- En 2019 près de 2,2 millions de conteneurs ont été traités par Serport, dont ¼ par le port d'Algérie ;
- D'ici fin 2021, le débit de conteneurs aura triplé en raison de l'ouverture d'un nouveau port à conteneurs et de l'extension de la capacité des terminaux dans divers ports de Serport ;
- Le débit de conteneurs dans les ports d'Algérie est relativement limité.

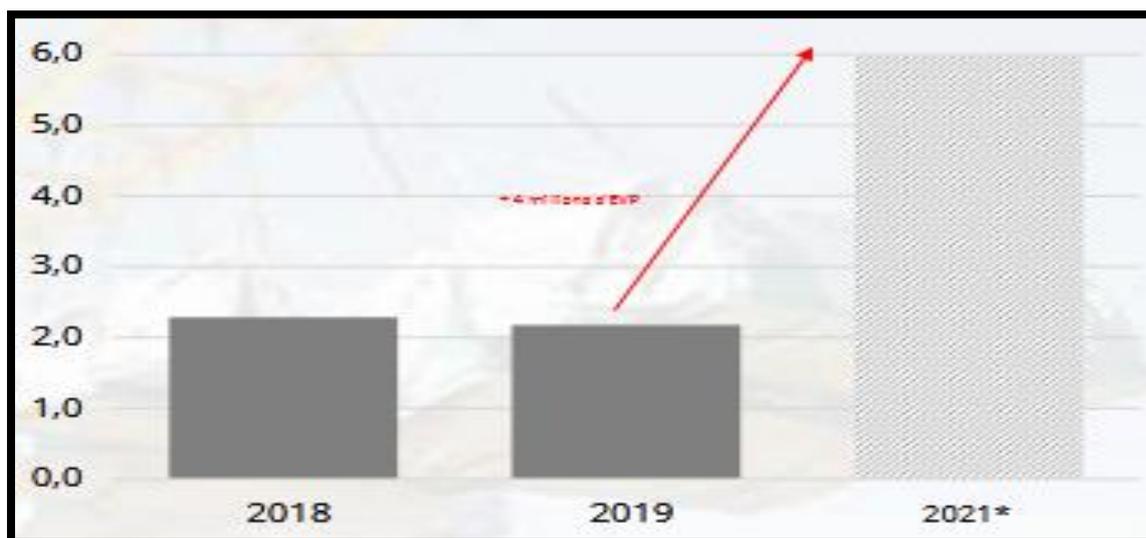
Figure 41 : Débit total de marchandises diverses ports Algérie (millions de tonnes)



Source : Société Serport

Note : Seuls les chiffres des 10 ports de la société Serport

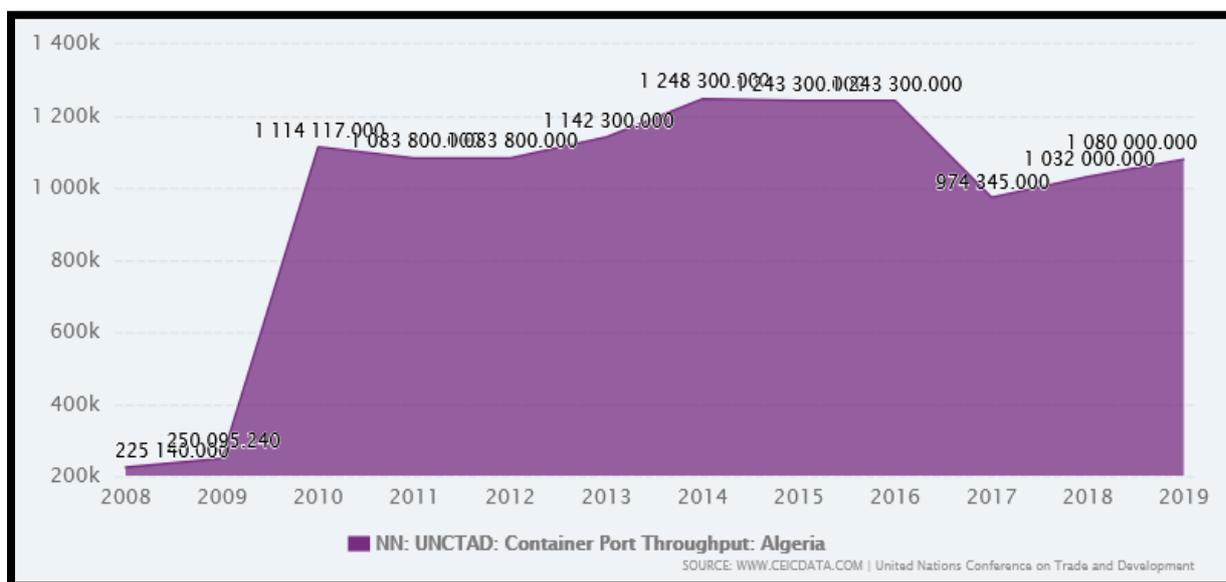
Figure 42 : Ports de transit de conteneurs Algérie (millions d'EVP)



Source : Société Serport

Note : Y compris les conteneurs vides

Figure 43 : Débit du port conteneurs en Algérie de 2008 à 2019



Source : <https://www.ceicdata.com/en/indicator/algeria/container-port-throughput> (consulté le 01/08/2021)

Comme c'est expliqué ci-dessus, cette (figure 43) illustre le débit du port de conteneurs (EVP : Unités équivalentes à 20 pieds) en Algérie qui a été signalé à 1 080 000 000 EVP en décembre 2019. Cela représente une augmentation par rapport au nombre précédent de 1 032 000 000 EVP en décembre 2018. Les données sur le débit du port de conteneurs en Algérie sont mises à jour chaque année, avec une moyenne de 1 083 800 000 EVP de décembre 2008

à 2019, avec 12 observations. Les données ont atteint un niveau record de 1 248 300 000 EVP en 2014 et un niveau record de 225 140 000 EVP en 2008.

Le trafic de conteneurs portuaires mesure le flux de conteneurs des modes de transport terrestres vers les modes de transport maritime., et vice versa, en unités équivalentes de vingt pieds (EVP), un conteneur de taille standard. Les données se réfèrent au cabotage ainsi qu'aux voyages internationaux. Le trafic de transbordement est compté comme deux ascenseurs au port intermédiaire (une fois pour décharger et à nouveau comme un ascenseur sortant) et comprend les unités vides.

4.2.3. La flotte nationale algérienne est limitée

Le nombre total de navires naviguant actuellement sous pavillon national est limité à 16 :

- 9 navires de marchandises
- 4 navires polyvalents
- 3 navires rouliers
- Capacité totale 763 000 TPL, dont marchandises générales 150 000 TPL ;
- 3% du transport maritime total (cargo + conteneur) sont effectués par la flotte nationale ;
- Depuis 2016 entreprise publique Groupe Algérien de Transport Maritime (GATMA) est responsable des activités de la flotte nationale -> objectif général est d'augmenter la part des marchandises transportées vers l'Algérie par des navires battant pavillon algérien.

4.2.4. Les principaux ports algériens durement touchés en 2020

Les trafics portuaires algériens ne se sont pas écartés de la baisse mondiale enregistrée en 2020. De Arzew à Alger, le volume du trafic a baissé de 12% à 20%, ce dernier est réduit de moitié.

- Le principal port d'Algérie est à Arzew. Avec un volume de 38 Mt traitées en 2020. Malgré la baisse de trafic, le port de l'ouest de l'Algérie reste numéro un. Sur le débit global du port d'Arzew, 90% du trafic se compose d'hydrocarbures. En effet, sur le total des 38 Mt, les hydrocarbures représentaient 34,5 Mt.
- Véritable centre pétrochimique algérien, Arzew transforme la plupart des produits pétroliers algériens dans les raffineries situées dans sa circonscription. Un autre grand

port pétrolier en Algérie se trouve à Skikda, dans l'est du pays. Le volume des exportations de produits pétroliers du port de Skikda était de 17,4 tonnes et celui-ci a diminué de 13%. En ajoutant aux exportations de produits raffinés, qui sont de 15,6 tonnes métriques, une baisse de 4 %, Skikda a traité un total de 33 tonnes métriques d'hydrocarbures et de produits raffinés. Il se retrouve challenger d'Arzew.

- Le transport de vrac solide est principalement localisé dans le port de Béjaïa. Le port situé à l'est d'Alger a manutentionné plus de 6 Mt en 2020. Le trafic a augmenté de 1,4 %. Ils sont principalement composés de céréales importées. Le port a reçu 4,3 Mt en 2020. Le trafic a augmenté de 5,4 %. La raison de cette augmentation est que le gouvernement d'Alger a constitué des réserves pour l'approvisionnement et le stockage des aliments de base pendant la crise sanitaire. Dans le même temps, les volumes des ports d'Alger et de Skikda ont baissé respectivement de 4 % et 5,2 %.
- En termes de transport de vrac solide, le volume de transport de vrac solide au Port d'Arzew a augmenté de 3,8% à 3,3 Mt. Le volume de transport se compose principalement du transport de minerai à l'aciérie de Tosyali. Jusqu'à présent, le déchargement du minerai de fer s'est fait par des méthodes traditionnelles. En février 2021, un nouveau terminal minéralier est conçu et reçoit des navires de 150 000 tonnes. Une bande transporteuse de 11 kilomètres relie le terminal à l'usine de production d'acier.
- Au port de Djendjen, le trafic d'importation, y compris les produits agricoles, a enregistré une baisse du trafic. Globalement, si le port de Djendjen croît de 6,8% à 4,7 Mt, il sera principalement attribué à l'exportation de clinker, ciment, sel, kaolin et calamine. En 2020, tous ces flux ont atteint 2,3 Mt, établissant un record entre les ports algériens de l'est de Bejaia et Skikda. En termes de marchandises générales dans les ports algériens, les importations de bois dans le port de Béjaïa ont ralenti. Au cours de l'année, il a diminué de 12,1 % à 486 725 tonnes. Une partie du ralentissement des importations est liée à la baisse de l'activité de construction (BTP).
- Enfin, le trafic de conteneurs dans les principaux ports algériens est toujours en baisse. Globalement, les ports algériens cités ont totalisé 746 031 EVP, soit une baisse de 22,9%. La principale baisse peut être attribuée au port d'Alger, qui a diminué de 22,8 % à 343 471 EVP. Skikda a perdu 18,8% à 154 614 EVP. Enfin, côté positif, le débit du port de Béjaïa a augmenté de 1,4 % à 246 811 EVP.

- Le transport de conteneurs en Algérie devrait prospérer dans les prochaines années. La construction du port de Cherchell, démarrée cette année, fera de l'Algérie une plaque tournante au centre de la Méditerranée. Par ailleurs, la construction du terminal à conteneurs de Djendjen augmentera la capacité de l'Algérie de 2 MEVP. Dans ce port, l'arrivée de l'autoroute entre Djendjen et El Eulma deviendra également un atout du port.
- Bien que le trafic en Algérie ralentisse en 2020, les autorités portuaires restent optimistes pour cette année. Dans ces projets, le terminal minéralier du port d'Arzew a été mis en service. À Djendjen, la mise en service de l'usine de trituration des oléagineux de Kouninef va donner un nouvel élan au transport de vrac solide au port.
- Au port de Béjaïa, la mise en service de la zone logistique Ighil Ouberouak est considérée comme un atout du port. Il permet de stocker les conteneurs vides et de les ramener au port. En moyenne, 18 000 conteneurs sont retournés chaque jour.
- Enfin, Skikda Port Authority révèle la source et la destination de son trafic. La France domine le port avec un volume d'importation de 448 614 tonnes. Viennent ensuite l'Argentine et la Chine. L'existence des pays sud-américains s'explique par la découverte de nouveaux marchés, notamment les marchés céréaliers.
- En termes d'exportations du port de Skikda, l'Espagne occupe la première place avec 83 088 tonnes ou 44,5%. La péninsule ibérique est suivie de près par Malte, l'Italie et la France. Les quatre pays européens représentent ensemble 88 % des exportations du port.

4.2.5. Le cout du fret maritime

Environ 95 % du commerce extérieur de l'Algérie emprunte la voie maritime, tandis que l'horizon marin principal du pays est l'espace euro-méditerranéen. Malgré la proximité géographique, ces routes coûtent cher.¹²⁸

Après avoir fortement bouleversé le transport de marchandises l'année dernière, la pandémie de Covid-19 continue de mettre la pression sur cette partie de la mer. En raison du manque de conteneurs disponibles, les prix de l'Asie vers l'Europe s'envolent désormais. Ils ont tous simplement triplé.

¹²⁸ Fatima Zohra Mohamed-Cherif, Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives, 2012, p 86-97.

Selon le ministère des Finances, le coût de transport d'un conteneur de 40 pieds est passé de 1700 dollars à 7 800 dollars ! « *Ceci a un impact direct, dira-t-il, sur les prix des produits finaux au niveau des marchés* »¹²⁹. L'Algérie est un pays qui importe une variété de produits, notamment des matières premières, et n'a pas été épargné par l'envolée du fret maritime.

C'est une véritable épreuve pour les opérateurs économiques et industriels algériens. L'augmentation des prix du fret affectera leurs plans d'investissement et réduira la compétitivité de leurs produits sur le marché, notamment à l'international.

En fait, l'impact de la flambée des taux de fret est évident sur le marché national. Les produits importés se sont envolés. Par exemple, le prix des produits matériels a augmenté de 300 %. Il en est de même pour les pièces de rechange et autres articles. Quant aux aliments, leurs prix ont augmenté, mais ils sont plus ou moins modérés. Le mécanisme étant en place, l'État est intervenu dans la régulation des prix.

Cette section a permis d'illustrer la situation, les principaux facteurs et les conséquences résultant de la crise sanitaire qui ont menacé le commerce maritime Algérien sur plusieurs côtés malgré les efforts et les mesures déployés par le gouvernement.

Conclusion

L'Algérie est confrontée non seulement à une crise économique, due à la baisse des prix des hydrocarbures, mais aussi aux effets de la crise sanitaire provoquée par la pandémie de la Covid-19 qui touche dignement le secteur maritime.

Puisque la quasi-totalité de ses échanges de commerce extérieure transite par la mer, cette crise a démontré l'importance du rôle stratégique du système portuaire existant. Mais en même temps cette même crise a fait surgir l'ampleur de la carence de la flotte maritime et du pavillon algérien.

Afin de tirer avantage sur le plan géostratégiques, infrastructures logistiques et son tissu d'activités de transformation et services en plein essor, l'activité portuaire pourrait continuer à constituer un rôle de plaque tournante dans le réseau de transport maritime à l'échelle internationale et régionale. Pour cela l'Algérie veut capitaliser sur son trafic maritime qu'elle

¹²⁹ Journal ECO TIMES « Les prix du fret maritime ont triplé : L'Algérie paye trop cher ses importations » par Eco Time - 29 mars 2021, dans Économie & finances (consulté le 01/08/2021).

considère comme un « *levier important dans sa politique économique* », et multiplie les actions pour préserver ses ressources en devises.

En effet, le gouvernement a revu un plan d'urgence pour augmenter la part de la flotte nationale sur le marché du fret maritime.¹³⁰

Le plan vise également à participer au transport de marchandises à destination et en provenance d'Algérie de manière substantielle à travers le développement d'une flotte maritime nationale adaptée aux échanges commerciaux de l'Algérie. Il réduira également considérablement les transferts de devises pour les services de transport maritime.

¹³⁰ Algérie Presse Service « Marché maritime des marchandises : le gouvernement examine un plan d'urgence » par APS – Publié le Mercredi, 05 Mai 2021 (consulté le 01/08/2021).

Conclusion générale

Ce mémoire a pour ambition d'illustrer et d'expliquer les conséquences qui ont dévasté la stabilité de l'économie causée par le coronavirus, en se demandant quel est l'impact de cette pandémie sur le commerce international en général et sur le transport maritime en particulier.

Il a fallu dans un premier temps aborder les différentes théories du commerce international puis introduire la logistique internationale, le transport maritime et expliquer les activités portuaires et les informations les plus pertinentes, puis définir et parler sur la pandémie de la Covid-19.

Au fil de la collecte des statistiques concernant l'évolution des chiffres du commerce international et du transport maritime dans le monde et en Algérie, on est parvenu à dégager que la pandémie a des répercussions énormes et destructives tant sur le transport maritime que sur l'économie mondiale.

Il convient alors de s'intéresser à la situation d'avant pandémie, afin de pouvoir observer les évolutions des différents critères en relation avec notre étude durant la pandémie (fluctuations de fréquences des navires, augmentation des coûts de transport, fluctuations des quantités transportées...). Ces évolutions sont dues aux différentes mesures prises par l'État Algérien et le reste du monde.

Cependant il faut souligner que la pandémie Covid-19 n'a pas encore pris fin, et qu'elle impacte encore lourdement l'économie mondiale.

Évidemment, nous avons émis dans l'introduction générale un certain nombre d'hypothèses pour encadrer notre problématique. Ainsi tout au long de notre travail à travers les résultats des différents chapitres, tant descriptifs et analytiques que statistiques, la totalité des hypothèses ont été confirmées.

- En effet, concernant la crise sanitaire causée par la pandémie Covid-19, ayant fortement touché le commerce international a mis l'économie mondiale dans une situation d'une crise globale ;
- Puis, les réactions de gouvernements par les mesures prises pour faire face à cette pandémie ont ralenti le trafic de navires donc le commerce maritime ;
- Ensuite, quant au transport maritime, celui-ci est durement touché par cette pandémie, engendrant ainsi de lourdes conséquences sur le commerce international ;

Enfin, malgré les mesures prises contre la crise sanitaire de la Covid-19, le transport maritime demeure actif dans ses activités, fonctionnant au ralenti, mais moins qu'auparavant, du fait du ralentissement des activités des différents secteurs tant au niveau national qu'à l'échelle internationale des différents fournisseurs ou clients de l'Algérie.

Quel éclairage la pandémie Covid-19 nous apporte-t-elle ?

L'impact de cette crise sanitaire mettra en évidence l'interdépendance entre les pays, voire la dépendance totale de certains marchés vis-à-vis d'un ou plusieurs pays. En fait, comme la vie économique de la plupart des pays s'est presque complètement arrêtée, les lacunes de chaque pays et la prise de conscience qui en a résulté sont vite apparues.

Il n'est pas anodin pour utiliser le concept de « nouveau monde » pour désigner la fin de la pandémie. Cette crise va changer la mentalité des particuliers et des entreprises. Il faut donc parier que la production (de certains groupes) sera géographiquement plus proche du lieu de consommation, ou répartie dans des lieux différents, afin que tout ou partie de la production puisse être maintenue en cas de crise.

Tous les regards doivent être tournés vers l'Asie et l'Inde. La crise dans ce domaine est déjà amorcée, et la dépendance mondiale vis-à-vis de ces pays s'est rapidement manifestée, sans compter que l'environnement géopolitique tendu avant la crise a impacté négativement certains métiers dans plusieurs secteurs d'activité.

Pour tous les acteurs du transport, le défi de demain sera de s'adapter à ce « nouveau monde ». Alors que les armateurs construisent des navires de plus grande capacité de transport, la cruelle remise en cause de la forte dépendance de certains pays a subi un changement de contradiction relativement inédit, amenant à se demander si la course aux géants est finalement une idée d'avenir.

Il est possible que le nombre d'échanges soit plus petit, mais ils sont réunis sur un navire plus grand, par exemple, si une entreprise regroupe ses unités de production, des routes maritimes plus courtes seront privilégiées. Le raccourcissement de la chaîne de production est susceptible de devenir une tendance incontournable.

Face à cette crise, l'industrie de la logistique manque manifestement d'attentes, et sa cruauté stupéfie tout le monde. Par exemple, il est nécessaire de promouvoir le commerce électronique et d'automatiser le plus possible sans négliger la sécurité des réseaux. La

démocratisation du télétravail va accélérer la modernisation et la numérisation des échanges qui ont déjà eu lieu.

Il en va de même pour les navigateurs, dont beaucoup sont bloqués en mer en raison de restrictions sanitaires. Il est désormais nécessaire de prendre des mesures préventives et humanitaires, car lors du déclenchement de la crise sanitaire mondiale, il y a encore près de 300 000 personnes bloquées en mer.

De nombreux économistes et autres prévisionnistes économiques ont envisagé de nombreux scénarii possibles pour l'issue de cette crise. Mais pour le moment, rien n'est prévisible, à moins d'être plus prudent alors que toutes les industries sont complètement imprévisibles.

Cependant, afin d'être positif et optimiste sur le transport maritime, il convient de souligner que le ralentissement économique en 2020 n'est pas aussi prononcé qu'en 2009 lors de la grave crise. En effet, malgré la baisse indéniable de l'activité, les performances du transport maritime ont été bien meilleures que prévu, surtout au regard de la forte dégradation des activités dans les secteurs routier et aérien.

Bibliographie

Ouvrages

1. Fatima Zohra Mohamed-Cherif, Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro – Méditerranée : réalités et perspectives, 2012, p 86-97.
2. Isabelle Limoges et Karl Miville-de Chêne, le commerce international, par contact monde, 3^{ème} Edition, 2013, P 81.
3. J. Boncoeur/H. Thouement, (1989), Histoire des idées économiques, Tome 1, Nathan.
4. Jean-Louis Mucchielli, Revue d'économie industrielle, Année 1991, pp. 118-134.
5. Kumar, S. & Jolly, A. (2021). Consequences of COVID-19 pandemic on global maritime trade d.findustry. *International Maritime Health*, 72(1), 82-83.
6. Michel RAINELLI, (2003), Le commerce international, 9^{ème} édition, Paris, La Découverte.
7. Robert Noumen, (2004), Les éléments de base de la logistique internationale, Menaibuc, Paris, P5.

Articles, revues, rapports sur internet

8. Adnan Seric et al., "Managing COVID-19: How the Pandemic Disrupts Global Value Chains", (Industrial Analytics Platform, 2020).
9. ALGERIE ECO « Ports algériens : Le volume des marchandises traitées augmente de 1% en 2019 » par Arezki Benali - 30 janvier 2020.
10. Algérie Presse Service « Marché maritime des marchandises : le gouvernement examine un plan d'urgence » par APS – Publié le Mercredi, 05 Mai 2021.
11. Brad J. Hershbein et Lisa B. Kahn, « Do Recessions Accelerate Routine-Biased Technological Change? Evidence from Vacancy Postings », Upjohn Institute Working

Paper No. 16-254, et Nir Jaimovich et Henry E. Siu, « Job Polarization and Jobless Recoveries » National Bureau of Economic Research Working Paper No. 18334.

12. Car and Driver, « Details of Increasing Plant Shutdowns Amid COVID-19 Pandemic », 25 mars 2020; et CNET Roadshow, « COVID-19 And Plant Closures: The Auto Industry's Response, Potential Return Dates », 13 mars 2020.
13. CNBC, “The Hunt for Oil Storage Space is on — Here’s How it Works and Why it Matters”, 22 avril 2020; NBC News, “Dairy Farmers Forced to Dump Milk as Demand Drops Amid Coronavirus Closures”, 14 avril 2020.
14. CNUCED, Economic Development in Africa Report 2019: Made in Africa: Rules of Origin for Enhanced Intra-African Trade, 2019.
15. CNUCED, Trade and Development Report Update: Global Trade Impact of the Coronavirus (COVID-19) Epidemic, 4 mars 2020
16. CNUCED, Trade and Development Report Update: Global Trade Impact of the Coronavirus (COVID-19) Epidemic, 4 mars 2020.
17. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Investment Trends Monitor : Impact of the COVID-19 Pandemic on Global FDI and GVCs, n° 35 : mars 2020.
18. Conseil européen, Roadmap to Recovery: Towards a More Resilient, Sustainable and Fair Europe, 2020.
19. COVID-19 Global Port Restrictions Map, en ligne : <https://www.wilhelmsen.com/ships-agency/campaigns/coronavirus/coronavirus-map/> dernière révision : 6 octobre 2020.
20. Définition de la pandémie COVID-19, en ligne : <https://www.pasteur.fr/fr/centre-medical/fiches-maladies/maladie-covid-19-nouveau-coronavirus>

21. DZ Entreprise « Serport dévoile les chiffres 2019 pour le transport de marchandises et de voyageurs » par DZ Entreprise – 07/07/2020.
22. ECO TIMES « Les prix du fret maritime ont triplé : L’Algérie paye trop cher ses importations » par Eco Time - 29 mars 2021, dans Économie & finances.
23. Fonds monétaire international, World Economic Outlook: The Great Lockdown, Avril 2020. Résumé disponible en français sous le titre : « Perspectives économiques mondiales. Avril 2020 ».
24. Fortune: “From Cargo Ships to Fairgrounds—As Backlog of Cars Grows, Importers Search for Storage Space”, 1er mai 2020.
25. GRAPHIQUE - Les mesures prises par les pays pour lutter contre le Covid-19, <https://www.aa.com.tr/fr/monde/graphique-les-mesures-prises-par-les-pays-pour-lutter-contre-le-covid-19/>, 21.04.2020
26. Groupe de la banque Africaine de développement, voir le lien suivant : <https://www.afdb.org/fr/countries/north-africa/algeria/algeria-economic-outlook>
27. JBB, (mai 2020), en ligne : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/vol-does-sauvages-theorie-du>
28. LA TRINUNE « Le prix du fret maritime au départ de Chine s'envole » par AFP – le 20 Janvier 2021.
29. Le Figaro « Coronavirus : ces entreprises installées en Chine qui ferment leurs magasins et usines par centaines » Par Le Figaro avec AFP, Publié le 29/01/2020 à 17 :20, Mis à jour le 03/02/2020 à 12 :43.
30. Le Monde « Pourquoi la crise sanitaire met-elle le transport maritime en surchauffe ? » Par Gauthier Mesnier - le 17 mai 2021.
31. Michael Corkery et David Gelles, « Robots Welcome to Take Over, as Pandemic Accelerates Automation » dans The New York Times, 10 avril 2020.

32. Nathanael Mavinga, en ligne sur : <https://www.financialafrik.com/2020/05/09/covid-19-loms-craint-la-mort-de-190-000-personnes-en-afrique/>
33. Organisation Mondiale du Commerce, Trade Set to Plunge as COVID-19 Pandemic Upends Global Economy, communiqué de presse, 8 avril 2020.
34. Patrick Hébrard, « L'impact de la Covid-19 sur le monde maritime » 2020, en ligne : <https://www.frstrategie.org/publications/notes/impact-covid-19-sur-monde-maritime-2020>
35. PWC, "COVID-19 CFO Pulse Survey US/Mexico findings", 30 mars 2020.
36. Rapport sur l'investissement dans le monde 2020 (Cnuccd), voir le lien suivant : https://unctad.org/system/files/official-document/wir2020_overview_fr.pdf.
37. Revue des transports maritimes et des statistiques de la CNUCED en ligne, visitez <http://unctad.org/RMT>
38. Revue économique de l'OCDE. N° 18. Printemps 1992.
39. Richard Baldwin et Beatrice Weder di Mauro, Economics in the Time of COVID-19, 6 mars 2020.
40. Willy Shih, Is It Time to Rethink Globalized Supply Chains? (MIT Sloan, 2020), et Meredith Watkins et Gianluca Corinaldesi, COVID-19 and Global Supply Chains: Disruptions and Restructuring (Duke University, 2020).

Textes de lois

41. Journal officiel de la république algérienne (JORA) n°15 du 21 mars 2020.
42. Journal officiel de la république algérienne (JORA) n°16 du 24 mars 2020.

Documentation en PDF via internet et sites web

43. ALGÉRIE - Pubdocs.worldbank.org, en ligne :

<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/8993816030622672330280022020/original/2021000592FREfre007Algeria.pdf>

44. ALGÉRIE Indicateurs et conjoncture, en ligne :

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/DZ/indicateurs-et-conjonctures>

45. Alileche Oussama, Coronavirus en Algérie, Juin 2020, en ligne :

<http://www.lyceefrancaisbrasil.com/wp-content/uploads/2020/06/Oussama-Coronavirus-en-Alge%CC%81rie.pdf>

46. Étude sur les transports maritimes 2020, en ligne :

[https://unctad.org/system/files/official document/rmt2020summary_fr.pdf](https://unctad.org/system/files/official%20document/rmt2020summary_fr.pdf)

47. [http://jeromevillion.free.fr/AEHSC_Ressources/Documents_AEHSC/Plan_TheoriesC](http://jeromevillion.free.fr/AEHSC_Ressources/Documents_AEHSC/Plan_TheoriesCommercesInternational.pdf)

ommercesInternational.pdf
DEPPE Alain Professeur Amiens, Marketing International
Séquence 1 : Les fondements du commerce international, 176 p, www.u-picardie.fr,
Pdf.

48. <http://logistique-pour-tous.fr/histoire-de-la-logistique/>

49. [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLA](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx)
S-XI-2%20ISPS%20Code.aspx.

50. <http://www.wcoomd.org/->

/media/wco/public/global/pdf/topics/nomenclature/covid_19/hs-classification-reference_

51. [https://baripedia.org/wiki/Commerce_international,_proto-](https://baripedia.org/wiki/Commerce_international,_proto-industrialisation_et_r%C3%A9volution_industrielle:_le_d%C3%A9veloppement_de_l%E2%80%99%C3%A9conomie_suisse_jusqu%E2%80%99au_milieu_du_XIXe_si%C3%A8cle)

industrialisation_et_r%C3%A9volution_industrielle:_le_d%C3%A9veloppement_de_l%E2%80%99%C3%A9conomie_suisse_jusqu%E2%80%99au_milieu_du_XIXe_si%C3%A8cle

52. <https://blog.jexport.ci/2018/09/25/conteneurs-maritimes/>
53. <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/537cdac6bef60.pdf>
54. <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/5384a091a0290.pdf>,
55. <https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/53bcf6dec2582.pdf>
56. <https://etudeslogistiques.sergebillconsulting.com/generalites-sur-la-logistique/>
57. <https://international-pratique.com/les-bonus-gratuits-international-pratique/incoterms-2020-synthese-schemas/>
58. <https://itriinsights.com/coronavirus-algerie/>
59. <https://pdfcoffee.com/download/chapitre1-introduction-a-la-logistique-portuaire-maritime-1pdf-pdf-free.html?reader=1>
60. <https://pdfcoffee.com/le-transport-maritime-international-pdf-free.html>
61. <https://perso.univ-rennes1.fr/denis.delgay-troise/CI/Cours/REI411.pdf>
62. <https://www.ddslogistics.com/logistique-dans-une-entreprise/>
63. <https://www.epa.gov/community-port-collaboration/ports-primer-21-role-ports>
64. <https://www.financialafrik.com/tag/commission-economique-pour-lafrique/>
65. <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/logistique-internationale.htm>
66. <https://www.lfc-conseil.fr/les-nouveautes-des-incoterms-2020/>
67. <https://www.qualitairsea.com/newsroom/actualites/articles/fret-maritime-hausse-des-taux-de-fret-manque-de-place-a-bord-des-navires>
68. <https://www.sendcloud.fr/incoterms/>
69. <https://www.worldometers.info/coronavirus/#countries>
70. https://www1.undp.org/content/dam/rbas/doc/COVID19%20Response/Algeria_Analyse%20rapide%20Impact%20Socioeco%20Covid19%20Algerie_%2029%20Jul2020.pdf

- 71.** L'Algérie face à la pandémie de covid-19 - World Bank Document, en ligne :
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/574291609993434355/pdf/Algeria-Economic-Monitor.pdf>
- 72.** La théorie des avantages absolus : - cloudfront.net, pdf
- 73.** La théorie des avantages absolus, en ligne :
<https://d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/53bcf6dec2582.pdf>
- 74.** Maritime sector Algeria, en ligne : <https://meys.eu/media/1308/presentation-maritime-sector-algeria.pdf>
- 75.** Ministère des finances, Algérie, voir le lien suivant :
<https://www.mf.gov.dz/index.php/fr/>
- 76.** Statistique du commerce extérieur, Direction Générales des douanes, année 2019, en ligne : https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/rapport_com_ext_2019_vf.pdf
- 77.** Théorie du commerce international, en ligne :
<https://www.lafinancepourtous.com/decryptages/politiques-economiques/theories-economiques/theories-du-commerce-international/>
- 78.** Unctad covid-19 and maritime transport impact and responses, voir le lien suivant :
dtltlb2021d1_en.pdf
- 79.** www.CnuCED.com
- 80.** www.imf.org
- 81.** www.oecd.org
- 82.** www.unctad.org
- 83.** www.worldbank.org
- 84.** www.wto.org

Liste des tableaux

Chapitre 1

Tableau 01 : Europe.....	32
Tableau 02 : Afrique.....	33
Tableau 03 : Asie.....	34
Tableau 04 : Amérique.....	34
Tableau 05 : Moyen-Orient.....	35
Tableau 06 : Pacifique.....	35

Chapitre 2

Tableau 07 : Représentation des différentes modes de transport et leurs caractéristiques techniques, leurs avantages et inconvénients.....	46
Tableau 08 : Normes internationales des dimensions par type de conteneurs.....	74

Chapitre 4

Tableau 09 : Évolution de la balance commerciale.....	143
Tableau 10 : Principaux pays fournisseurs de l'Algérie.....	145
Tableau 11 : Principaux pays clients de l'Algérie.....	146
Tableau 12 : Investissement direct étranger en Algérie.....	147
Tableau 13 Stocks des IDE par pays en Algérie.....	147
Tableau 14 : Principaux indicateurs macroéconomiques de l'Algérie.....	149

Liste des figures

Chapitre 1

Figure 01 : La croissance du commerce britannique.....	7
Figure 02 : Les activités commerciales du port de Bordeaux.....	8
Figure 03 : Le commerce colonial et la traite des esclaves.....	8
Figure 04 : Évolution du protectionnisme commercial entre 1827-2010.....	11
Figure 05 : Évolution du commerce mondiale en volume entre 1991 et 2013.....	13
Figure 06 : Le cycle de vie du produit d'après R. Vernon.....	25
Figure 07 : Le modèle du vol d'oies sauvages.....	29

Chapitre 2

Figure 08 : Les quatre composantes de la logistique internationale.....	41
Figure 09 : Représentation de la logistique maritime.....	48
Figure 10 : Évolution du transport maritime mondial (marchandises) de 1950 à 2020.....	49
Figure 11 : Flotte mondiale par principal type de navire (millions de tonnes de port en lourd).....	50
Figure 12 : Le port réseau.....	66
Figure 13 : Représentation de la communauté portuaire.....	72
Figure 14 : Schémas de répartition des frais et des risques (version 2020), Multimodales.....	82
Figure 15 : Schémas de répartition des frais et des risques (version 2020), Maritimes.....	83
Figure 16 : Schéma général des incoterms® 2020.....	84

Chapitre 3

Figure 17 : Quelques mesures adoptées contre la pandémie Covid-19.....	92
Figure 18 : Propagation de la pandémie Covid-19 durant le premier trimestre de l'année 2020.....	93

Figure 19 : Nombre de cas infectés et de décès liés à la covid-19 dans le monde durant la première moitié de l'année 2020.....	95
Figure 20 : Nombre de décès liés à la Covid-19 dans les pays les plus touchés.....	96
Figure 21 : Distribution du nombre de cas infectés à la Covid-19 dans le monde, par pays.....	97
Figure 22 : Répartition géographique du nombre d'infectés à la Covid-19 dans le monde.....	98
Figure 23 : Volume du commerce mondial des marchandises, 2015T1-2022T4.....	101
Figure 24 : Scénario optimiste et pessimiste concernant le commerce de marchandise en volume.....	102
Figure 25 : Tendances dans le commerce mondial (variation en pourcentage) durant la période 2006-2020.....	108
Figure 26 : Évolution du volume du fret maritime dans le monde, en million de tonnes de marchandises.....	113
Figure 27 : L'évolution haussière de l'indice des prix du conteneur.....	121
Figure 28 : L'évolution baissière de la production de conteneurs dans le monde.....	122
Figure 29 : Embouteillages dans les principaux ports de fret mondiaux.....	123
Figure 30 : L'évolution des bénéfices des transporteurs.....	124
Figure 31 : Covid-19 facteurs de baisse du commerce maritime.....	125
<u>Chapitre 4</u>	
Figure 32 : Nombre total de cas infectés de la Covid-19 en Algérie.....	132
Figure 33 : Nombre total de décès liés à la Covid-19 en Algérie.....	132
Figure 34 : Répartition du nombre d'infections de la Covid-19 en Algérie.....	133
Figure 35 : Évolution du taux de croissance (%) de la Formation Brute de Capital Fixe.....	140
Figure 36 : Évolution du taux de croissance (%) de la Consommation Finale des Ménages.....	141
Figure 37 : Le PIB de l'Algérie par secteur d'activité.....	142

Figure 38 : Évolution du commerce extérieur de l'Algérie.....	144
Figure 39 : Localisation des ports algériens.....	157
Figure 40 : Débit de conteneurs par port algérien, 2018 (EVP).....	158
Figure 41 : Débit total de marchandises diverses ports Algérie (millions de tonnes).....	159
Figure 42 : Ports de transit de conteneurs Algérie (millions d'EVP).....	160
Figure 43 : Débit du port conteneurs en Algérie de 2008 à 2019.....	160

Listes des abréviations & acronymes

- AELE** Association. Européenne de Libre-Échange
- AID** Association Internationale pour le Développement
- ALECE** Accord de Libre-Échange Centre-Européen
- ALENA** Accord Libre-Échange Nord-Américain
- ANZCERTA** Australia New Zealand Closer Economic Agreement
- APEC** Coopération Économique pour l'Asie-Pacifique
- ASEAN** Association des Nations de l'Asie du Sud-Est
- ASLOG** Association Française pour la Logistique
- B/L** Bill of Lading
- BAF** Bunker Adjustment Factor
- BIRD** Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement
- BM** Banque Mondiale
- CACM** Marché Commun d'Amérique Centrale
- CAF** Currency Adjustment Factor
- CARICOM** Communauté Caribéenne
- CASNOS** Caisse Nationale de Sécurité Sociale des Non-Salariés
- CBR** Commodity Box Rate
- CCEAG** Conseil de Coopération des États Arabes du Golfe
- CEA** Commission Économique Africaine
- CEDEAO** Communauté Économique des États d'Afrique de l'Ouest
- CFR** Cost and Freight
- CIC** Container Imbalance Surcharge
- CIF** Cost, Insurance and Freight
- CIP** Carriage Insurance Paid to

CMA CGM Compagnie Maritime d’Affrètement - Compagnie Générale Maritime

CNAS Caisse Nationale des Assurances Sociales

CNUCED Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

CPT Carriage Paid To

CSC Container Service Charges

CTS Container Trades Statistics

CT-Scan Scanner d’Imagerie Médicale

DAC Déclarations d’Assiette de Cotisation

DAP Delivered at Place

DAT Delivered at Terminal

DDP Delivered Duty Paid

DPU Delivered at Place Unloaded

EBS Equipment Imbalance Surcharge

ECR Efficient Consommateur Réponse

EDI Échange de Données Électronique

EEE Espace Économique Européen

EEEM Espace Économique Euro- Méditerranéen

ERF Equipment Retention Fee

EXW Ex-Works

EVP Équivalent a vingt pieds

FAK Freight All Kind

FAS Free Alongside Ship

FCA Free-Carrier

FCL Full Container Load

FMI Fond Monétaire International

FOB Free on Board

FSRU Floating Storage & Regasification Unit

GATMA Groupe Algérien de Transport Maritime

GATT General Agreement on tariffs and trade

GNL Gaz Naturel Liquéfié

GPL Gaz de Pétrole Liquéfié

HOS Hecksher, Ohlin et Samuelson

IDE Investissement Direct Étranger

INCOTERMS International Commercial Terms

LCL Less than a Container Load

LF Loi de Finance

LFC Loi de Finance Complémentaire

LFI Loi de Finance Initiale

LSD Landing Storage Delivery

MENA Middle Est and North Africa

MERCOSUR Marché Commun du Sud

MERS Middle East Respiratory Syndrome

OCDE Organisation de Coopération et Développement Économique

OIT Organisation Internationale du Travail

OLI (O) avantage spécifique de la firme - (L) avantage à la Localisation à l'étranger - (I) avantage à l'Internalisation

OMC Organisation Mondiale du Commerce

OMI Organisation Maritime Internationale

OMS Organisation Mondiale de la Santé

PIB Produit Intérieur Brut

PME Petite ou Moyenne Entreprise

PNUD Programme des Nations Unies pour le Développement

PSL Prestataires de Services Logistiques

PSS Peak Season Surcharge

QR Quick Response

RO/RO (Roll on/roll off) Roule pour Entrer / Roule pour Sortir

RT-PCR Reverse Transcriptase Polymerase Chain Reaction

SADC Communauté de Développement de l'Afrique Australe

SCM Supply Chain Management

SFI Société Financière Internationale

SH Système Harmonisé

SPG Système Généralisé de Préférences

SRAS Syndrome Respiratoire Aigu Sévère

SWIFT Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication

TC Conteneurs

THC Terminal Handling Charges

TPL Tonnes de Port en Lourd

UE Union Européenne

UP Unité Payante

ULCC Ultra Large Crude Carriers

VLCC Very Large Crude Carriers

Table des matières

Introduction générale	1
Chapitre 1 : Commerce international	5
Introduction	5
1. Analyse de l'évolution historique des échanges internationaux	6
1.1. Emergence du commerce international	6
1.1.1. Avant la révolution industrielle	6
1.1.2. Après la révolution industrielle	8
1.2. Développement du commerce international	10
1.2.1. Le repli protectionniste de la période 1880-1945	10
1.2.2. De 1945 à nos jours : reprise et explosion des échanges	11
2. Analyse de l'évolution théorique des échanges internationaux	15
2.1. Les théories traditionnelles du commerce international	15
2.1.1. Les mercantilistes	15
2.1.2. Les classiques	16
2.1.2.1. La théorie des avantages absolus d'Adam Smith	16
2.1.2.2. La théorie des avantages relatifs de David Ricardo	19
2.1.3. Les néoclassiques	21
2.1.3.1. Le théorème de HOS	21
2.1.3.2. Le paradoxe de Leontieff	21
2.2. Théories Contemporaines du commerce international	23
2.2.1. Théories macroéconomiques	23
2.2.1.1. Théorie de la demande	23
2.2.1.2. Théorie du cycle de vie d'un produit (1966)	23
2.2.2. Théories de la firme	26
2.2.2.1. La concurrence imparfaite	26

2.2.2.2. Théorie de la firme multinationale (1977)	26
2.2.2.3. L'avantage compétitif des nations	27
2.2.3. Théories de la domination	27
2.2.3.1. Théories des inégalités	27
2.2.3.2. Théorie du vol de l'oie sauvage	28
3. Analyse de l'évolution organisationnelle des échanges internationaux	30
3.1. Le cadre institutionnel international	30
3.1.1. Au niveau international	30
3.1.1.1. Les accords de développement des échanges	30
3.1.1.2. Les organismes de financement des échanges	31
3.1.2. Les accords interrégionaux	32
Conclusion.....	36
Chapitre 2 : Logistique internationale, transport maritime & activité portuaire.....	37
Introduction.....	37
1. Logistique internationale	38
1.1. Historique	38
1.2. Évolution des définitions	40
1.3. Le rôle de la logistique internationale	41
1.4. Les objectifs de la logistique internationale	43
1.5. Les différents modes de transport	44
1.5.1. Le transport fluvial	44
1.5.2. Le transport ferroviaire	44
1.5.3. Le transport routier	44
1.5.4. Le transport aérien	45
2. Le transport maritime	48
2.1. Présentation du transport maritime	48
2.2. Développement et composition de la flotte mondiale	50

2.3. Types de navire dans le transport maritime	51
2.3.1. Sec	51
2.3.2. Liquide	52
2.3.3. Gaz	53
2.3.4. Services	55
2.4. La tarification du transport maritime	56
3. Activité portuaire	60
3.1. Les ports : Ampleur et Potentiel	60
3.2. Définition du port	60
3.3. La structure du port	61
3.4. Classification des ports	62
3.4.1. Classification des ports selon leurs localisations	62
3.4.2. Classification des ports selon leurs activités	63
3.4.3. Classification des ports selon la CNUCED	65
3.5. Les opérations portuaires et ses intervenants	67
3.5.1. Les clients du port	67
3.5.1.1. Les Armateurs	67
3.5.1.2. Les chargeurs	68
3.5.1.3. Le Consignataire / Agent Maritime	69
3.5.2. Services rendus au navire	69
3.5.2.1. Le Pilotage	69
3.5.2.2. Le Remorquage (Towage)	69
3.5.2.3. Le Lamanage (Mooring)	69
3.5.2.4. La capitainerie	70
3.5.2.5. Le Ravitaillement en Combustibles (Bunkering)	70
3.5.2.6. Le Changement d'équipage (Crew Change)	70
3.5.3. Service à la marchandise	71

3.5.3.1. Les Entreprises de manutention	71
3.5.3.2. Le Transitaire (Forwarding Agent)	71
3.5.3.3. Les Prestataires de Services Logistiques (PSL)	71
3.5.4. Autres acteurs	71
3.5.4.1. Le Courtier Maritime	71
3.5.4.2. Les Avitailleurs (shipchandler)	72
3.5.4.3. Les Transporteurs	72
3.5.4.4. Assureur Maritime	72
3.6. La conteneurisation	73
3.6.1. Définition du conteneur	73
3.6.2. Types de conteneurs	74
3.6.3. Types d'expédition par conteneur	76
3.7. Les incoterms	77
3.7.1. Définition et rôle des incoterms	77
3.7.2. Répartition des incoterms	77
3.7.3. Évolutions des incoterms 2020	78
3.7.4. Les incoterms 2020 un aperçu	79
Conclusion.....	85
Chapitre 3 : Le commerce international face à la pandémie de la Covid-19	86
Introduction.....	86
1. La pandémie dans le monde : caractéristiques, état des lieux, analyse et impact	87
1.1. Les caractéristiques de la pandémie Covid-19	87
1.2. Les mesures de lutte contre la pandémie Covid-19 (au début) dans le monde	88
1.3. L'évolution de la Covid-19 (point de vue économique)	93
1.4. L'analyse de la nature du choc économique dû à la Covid-19	98
1.5. La situation pré-Covid-19 de l'économie mondiale	100
1.6. Les effets de la pandémie Covid-19 sur le commerce international	104

2. L’impact de la Covid-19 sur le transport maritime	112
2.1. Analyse de la situation du transport maritime avant la Covid-19	112
2.2. Plan d’action pour renforcer la facilitation des échanges et du transport en période de pandémie	116
2.3. Synthèse sur les effets de la pandémie Covid-19 sur le transport maritime	119
2.4. Chronologie sur la situation du fret maritime (2020-2021)	126
Conclusion	129
Chapitre 4 : L’Algérie face à la pandémie de la Covid-19 : Réactivité et impacts sur l’économie et le transport maritime	130
Introduction	130
1. La Covid-19 en Algérie : État des lieux et réactivité	131
1.1. État des lieux de l’évolution de la Covid-19	131
1.2. Mesures de lutte contre la propagation de la Covid-19	133
1.2.1. Mesures prises par le gouvernement en matière de gestion du personnel	135
1.2.2. La réglementation gouvernementale en matière de sécurité sociale	135
1.2.3. Règlement financier adopté par le gouvernement	135
1.2.4. Arrangements bancaires pris par le gouvernement	136
1.2.5. Dispositions douanières prises par le gouvernement	137
1.3. Chronologie des principaux événements	137
2. L’état de l’économie Algérienne avant la pandémie de la Covid-19	140
2.1. Croissance économique	140
2.2. Commerce international	142
2.3. Investissement Direct à l’étranger (IDE)	146
3. L’impact de la pandémie Covid-19 sur l’économie algérienne	150
3.1. Point de situation en 2020	150
3.2. Point de situation du premier semestre 2021	151
4. L’impact de la pandémie Covid-19 sur l’activité du transport maritime en Algérie	154

4.1. Mesure de lutte contre la pandémie Covid-19 dans l'activité portuaire	154
4.1.1. Restrictions sur les navires dont la précédente escale provenait de pays à haut risque de Covid-19	155
4.1.2. Autres restrictions dues au Covid-19	156
4.2. Effets de la pandémie Covid-19 sur le transport maritime (Aperçu général)	156
4.2.1. Les infrastructures portuaires algériennes	156
4.2.2. Croissance limitée du débit total de fret des ports algériens	158
4.2.3. La flotte nationale algérienne est limitée	161
4.2.4. Les principaux ports algériens durement touchés en 2020	161
4.2.5. Le cout du fret maritime	163
Conclusion.....	164
Conclusion générale	166
Bibliographie.....	169
Liste des tableaux.....	176
Liste des figures.....	177
Liste des abréviations et acronymes.....	180

Résumé

La propagation de la pandémie Covid-19 a provoqué des perturbations économiques dans le monde entier, en raison des mesures prises pour éviter la propagation de la maladie. L'Algérie n'a pas été épargnée. Face à cette maladie, des mesures de contrôle sanitaire ont été prises pour éviter sa propagation, ce qui a fragilisé davantage la situation socioéconomique et également les conséquences du ralentissement de l'économie mondiale et de la demande en hydrocarbures, principale source des recettes en devises du pays. En Algérie, l'impact de la Covid-19, notamment celui du confinement, a été observé dans de multiples aspects et de divers secteurs. Ainsi, en cette période de pandémie, la maîtrise de l'activité de transport maritime est vitale pour l'économie nationale ; 90% des produits nécessaires à la machine économique sont importés par voie maritime.

Mots clés : Transport maritime, Covid-19, Pandémie, Crise sanitaire, Logistique internationale, Commerce international.

Abstract

The spread of the Covid-19 pandemic has caused economic disruption around the world, due to measures taken to prevent the spread of the disease. Algeria was not spared. Faced with this disease, health control measures were taken to prevent its spread, which further weakened the socioeconomic situation and also the consequences of the slowdown in the world economy and demand for hydrocarbons, the main source of foreign exchange earnings. from the country. In Algeria, the impact of Covid-19, in particular that of containment, has been observed in multiple aspects and in various sectors. Thus, in this period of pandemic, the control of the maritime transport activity is vital for the national economy; 90% of the products needed for the economic machine are imported by sea.

Keywords: Maritime transport, Covid-19, Pandemic, Health crisis, International logistics, International trade.

الملخص

تسبب انتشار جائحة كوفيد-19 في اضطراب اقتصادي حول العالم، بسبب الإجراءات المتخذة لمنع انتشار المرض. الجزائر لم تسلم. في مواجهة هذا المرض، تم اتخاذ تدابير الرقابة الصحية لمنع انتشاره، مما زاد من إضعاف الوضع الاجتماعي والاقتصادي وكذلك عواقب التباطؤ في الاقتصاد العالمي والطلب على المحروقات، المصدر الرئيسي لعائدات النقد الأجنبي من البلاد. في الجزائر، لوحظ تأثير كوفيد-19، ولا سيما تأثير الاحتواء، في جوانب متعددة وفي قطاعات مختلفة. وبالتالي، في هذه الفترة من الوباء، فإن السيطرة على نشاط النقل البحري أمر حيوي للاقتصاد الوطني؛ يتم استيراد 90% من المنتجات اللازمة للألة الاقتصادية عن طريق البحر.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، كوفيد-19، جائحة، أزمة صحية، لوجستيات دولية، تجارة دولية.