

INFLUENCE DE LA PANDEMIE DU COVID-19 SUR LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT AU MAROC

INFLUENCE OF THE COVID-19 PANDEMIC ON LOGISTICS AND TRANSPORT IN MOROCCO

| DIDAST Fatima-Zahra *¹ | FERROUD Abderrahim² | et | TOUITI Moulay Aziz³ |

¹. Université Hassan II Casablanca | Maroc |

². Université Hassane 1^{er} de Settat | Maroc |

³. Laboratoire de Recherche en Economie | Gestion et Management des Affaires (LAREGMA) | Faculté d'économie et de gestion université | Hassane 1^{er} de settat | Maroc |



| Received July 21, 2022 |

| Accepted August 24, 2022 |

| Published August 31, 2022 |

| ID Article | Akpa-Ref2-ajiras090822 |

RESUME

Introduction : Le ralentissement de l'économie provoqué par l'impact du covid-19 a touché de nombreux secteurs, dont le transport et la logistique, qui sont soumis à de fortes difficultés pendant la crise causée par l'épidémie de coronavirus. À la lumière de cette situation, le transport est un facteur encore plus important dans la chaîne d'approvisionnement est le plus durement touché. **Objectif** : L'objectif principal de cet article c'est de présenter d'une part les fondements théoriques de la logistique, et transport ainsi de la gestion des crises et d'autre part montrer l'influence de la pandémie du COVID-19 sur la chaîne logistique marocaine. **Résultats** : Il ne fait aucun doute que la pandémie de coronavirus (Covid-19) est l'un des événements les plus déterminants du 21^e siècle. Il est unique et consiste en un mélange de plusieurs catastrophes et crises. C'est une combinaison d'une crise sociale, politique et économique et d'autre de la demande touristique également. L'impact économique est également énorme : les petites entreprises souffrent, les indépendants perdent leurs revenus et les marchés boursiers s'effondrent. Le virus a également un effet immédiat sur les ports, avec un volume moindre. Le nouveau coronavirus a bien sûr une influence majeure dans le monde entier. Ce virus a affecté la santé de millions de personnes qui ne sont plus, sans oublier que les secteurs d'activités économiques ont été les plus affectés, surtout au niveau du transport et logistique, ce qui nous amène à poser la question de notre problématique : quel est l'impact du Covid 19 sur la logistique et le transport au Maroc ?

Mots clés : logistique, Covid, pandémie, impact, marchandise, transport

ABSTRACT

Background: The slowdown in the economy caused by the impact of covid-19 has affected many sectors, including transport and logistics, which are subject to severe difficulties during the crisis caused by the coronavirus epidemic. In light of this situation, transportation is an even more important factor in the supply chain is the hardest hit. **Objective**: The main objective of this article is to present the theoretical basis of logistics, transport and crisis management on the one hand, and to show the influence of the COVID-19 pandemic on the Moroccan logistics chain on the other. **Results**: There is no doubt that the coronavirus (Covid-19) pandemic is one of the most defining events of the 21st century. It is unique and consists of a mixture of several disasters and crises. It is a combination of a social and political, economic crisis and a crisis in tourist demand as well. The economic impact is also enormous: small businesses supported, freelancers lose income and stock markets crash. The virus also has an immediate effect on the ports, with less volume. The new coronavirus is of course having a major impact all over the world. This virus has affected the health of millions of people and killed them, without forgetting that the sectors of economic activity have been the most affected and especially at the level of transport and logistics, which has raised the question of our problem: what is the impact of Covid 19 on logistics and transport in Morocco?.

Keywords: logistics, Covid, pandemic, impact, merchandise, transport.

1. INTRODUCTION

L'année 2019 s'est terminée avec l'apparition d'une épidémie comme une mystérieuse maladie respiratoire dans la ville chinoise de Wuhan. Depuis lors, le virus, officiellement connu sous le nom de "COVID-19", s'est propagé dans plus de 200 pays et régions du monde au 31 décembre, touchant plus de 85 millions de personnes et causant plus de 1,87 million de décès au 31 décembre 2020 à la fin de l'année 2020. En plus des vies humaines, la pandémie a gravement affecté l'économie mondiale et provoqué la plus forte contraction économique depuis la Grande Dépression [1].

Les mesures sanitaires prises par les gouvernements du monde entier ont interrompu l'activité économique non essentielle pendant des mois. L'économie réelle mondiale traverse une crise sans précédent, en affectant les deux moteurs de croissance que sont l'offre et la demande. Malgré les mesures visant à soutenir le niveau des revenus des ménages et l'activité des entreprises, le Fonds monétaire international (2022) (FMI) [2] prévoit une baisse de la croissance mondiale de 4,5 % et de 3,9 % d'ici fin 2021 et fin 2022.

La fermeture de plusieurs régions en Chine et la vitesse à laquelle le virus s'est propagé à l'échelle mondiale ont perturbé les chaînes d'approvisionnement et réduit l'activité des entreprises [3, 4]. L'interdépendance économique engendrée par la mondialisation des échanges a créé de graves dépendances. La pandémie de COVID-19 a ébranlé

une partie de la certitude du triomphe de la mondialisation présentée par la pensée économique comme un remède aux déséquilibres du marché et aux disparités des niveaux de développement. Cependant, la pandémie de COVID-19 a prouvé l'importance tactique de la logistique dans les chaînes de valeur des entreprises, mais aussi ses fragilités. Presque toutes les manufactures ont subi les conséquences de l'écroulement des volumes des marchandises transportés, de la baisse des commandes à l'arrêt partiel ou complet de l'activité.

Le Maroc a connu des mois de confinement, les acteurs publics et privés ont fait des efforts financiers et humains ce qui résulte une baisse du moral de la population qui a semé la pagaille dans l'économie et surtout dans le secteur de la logistique et transport. Selon le HCP (2020) [5] le taux de chômage est passé de 9,4% à 12,7% entre le troisième trimestre 2019 et la même période en 2020, tandis qu'en 2021 le taux de chômage a baissé de 0,4 point de pourcentage entre le premier trimestre 2021 et le premier trimestre 2022, passant de 12,5% à 12,1%. Le marché du travail a diminué de 581 000 d'emplois et l'indice des prix à la consommation (IPC) en octobre 2020 a augmenté de 1,3 % par rapport au même mois un an plus tôt. 83,4% des TPE et PME marocaines ont cessé totalement leurs activités pendant la période de confinement [5].

Enfin Bank Al Maghrib dans sa dernière recommandation pour 2020 a prédit que l'économie nationale se contracterait de 6,6%. Notre étude vise donc à examiner l'impact du Covid-19 sur la logistique et transport, pour ce faire il faudrait traiter deux volets essentiels :

Le premier s'intéresse aux fondements théoriques, et le deuxième volet propose une analyse qualitative exploratoire afin de démontrer l'impact du Covid 19 sur la logistique et transport.

1.1 Les Fondements théoriques

1.2 La logistique

Selon l'American Marketing Association (1948) [6], la logistique est : « le mouvement et la manutention des marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation ». Plus tard, Magee in Industrial Logistics (1968) [7] la définira comme la « technique de contrôle et de gestion des flux des matières et des produits, depuis leurs sources d'approvisionnement, jusqu'à leurs points de consommation ».

En 1973, la logistique revêtra une autre signification selon Heskett (1973) [8], à savoir : la « Gestion de toutes les activités qui contribuent à la circulation des produits et à la coordination de l'offre et de la demande dans la création d'utilité par la mise à disposition de marchandises à un moment donné ». Citée plus tard, dans le Society of logistics engineers (1981) [9] elle est alors définie comme : « l'art et la science de la gestion et de l'organisation des activités techniques relatifs aux besoins, à la conception, aux moyens d'approvisionnement et de maintenance servant de support aux objectifs, prévisions et opérations ».

À cette époque, l'Aslog (Association française des logistiques d'entreprise) [10] généralise la définition en tant qu'un « ensemble des activités ayant pour objet la mise en place au moindre coût d'une quantité déterminée du produit à l'endroit et au moment où la demande existe ». Avec l'évolution technologique et industrielle, Colin et Pache (1988) [11] l'ont défini comme suit : « La logistique est la technologie de la maîtrise de la circulation physique des flux de marchandises que l'entreprise expédie, transfère (demi-produit...) ou reçoit (matière première...). Elle cherche à en synchroniser les rythmes au sein d'une chaîne dont les opérations tendent à être déclenchées juste à temps de façon à éviter les ruptures comme les engorgements. »

Dans la littérature occidentale, l'analyse de l'organisation de la marine française du XVIIe siècle permet d'entrevoir l'amarce du concept de la logistique. En effet, déjà à cette époque les efforts de la marine française révélaient les principaux concepts à la base de la démarche logistique moderne [11, 12]. Dans le monde occidental, en 1837, Jomini (1838) [13] nous offrira la première référence en matière de la logistique, en délimitant son rôle à « l'application pratique de l'art de mouvoir les armées ».

1.2 Le transport

La définition générale du « transport » ne pose pas de difficulté dans la mesure où elle fait partie du vocabulaire ordinaire. Pour le dictionnaire, le transport représente « le fait de porter pour faire parvenir dans un autre lieu » [14].

Par sa clarté étymologique, le terme « transport » optimise davantage le néologisme « logistique ». Par conséquent, nous ne pouvons concevoir l'extension du concept de la logistique sans penser à un lieu où s'anime un transport. Dans ce contexte, nous pouvons même inclure le sens figuré du terme « transport ». La logistique du transport occupe une grande place dans l'économie au sens général.

L'eau potable est considérée comme transportée, quand embouteillée, elle est acheminée au consommateur au moyen d'un système de transport (le chemin de fer, la route...), et mise en vente par les commerces [15].

« A contrario, l'eau "du robinet" peut être "traitée, distribuée et vendue par une entité spécifique, utilisant un réseau particulier de canalisations, et qui n'entre pas dans le champ professionnel et technique du transport, mais de la production et distribution d'eau". De même que la distribution du gaz de ville (hors bonbonnes de gaz) ou de l'électricité (hors piles), relève d'industries où la production, la distribution et la consommation du bien considéré

passent par un réseau technique spécialisé ; de même que l'évacuation des eaux de pluie et des eaux usées, leur collecte et leur traitement relèvent du réseau des égouts » [16].

Dans ce contexte, nous percevons que le domaine du transport et celui relevant d'installations diverses « tuyaux » (oléoducs, gazoducs) ou conducteurs (câbles électriques) ne sont pas économiquement indépendants l'un de l'autre. Quand nous commençons à transporter, sans pertes excessives, l'énergie électrique, les transferts d'énergie interrégionaux changent de nature et les quantités de charbon ou de combustible diminuent. De même, quand l'on construit un oléoduc, le transport des hydrocarbures par les moyens traditionnels (rail, route ou voie d'eau) s'écroule. Il y a donc concurrence et complémentarité entre ces modes de transports spécialisés, que ça soit par canalisation, câble ou autres... [17].

Notons que « le transport de produits pétroliers et de produits chimiques par oléoducs et gazoduc n'est pas toujours inclus dans les statistiques de transport ». (Celui de l'eau potable et non potable ne l'est jamais). Il convient donc d'être attentif, notamment quand on compare le poids des techniques de transport dans différents pays [18]. En France, pour des raisons liées à l'histoire et du contrôle technique assuré par l'État, le transport « usuel » relève du ministère des Transports. Le transport par conduites relève de la responsabilité du ministère de l'Industrie [19].

1.3 La gestion des crises

Le monde des crises et des catastrophes est en train de muter pour intégrer de nouveaux risques. La fréquence, la nature et les conséquences de ces événements imprévisibles évoluent [20, 21]. Une crise est une situation insolite et brutale qui présente un risque élevé d'instabilité pour l'entreprise et qui implique une gouvernance spécifique afin de revenir à un mode régulier et usuel de fonctionnement [22]. La gestion de crise est le processus par lequel une organisation gère tout événement imprévisible majeur menaçant de nuire à l'organisation, à ses parties prenantes ou au grand public [23]. La crise est un phénomène dynamique qui évolue dans le temps et qui présente des caractéristiques communes [24, 25, 26]:

- ❖ Une altération des capacités cognitives des intervenants suite au stress engendré par la situation ;
- Des événements déclencheurs inhabituels provoquant un sentiment de surprise.

La gestion de crise implique la mise en place de dispositifs opérationnels au niveau de systèmes de veille et d'alerte, d'organisations ad hoc, de plans de sortie de crise, de moyens matériels, de plans de communication, de processus de gestion, transport et logistique etc.), permettant de prévoir les actes opérationnels et les ressources nécessaires avant, pendant et après les événements perturbateurs « covid 19 », réduisant ainsi l'impact et les effets sur les entreprises et ses parties prenantes.

Les stratégies de gestion des crises insistent sur la faculté d'anticipation des risques potentiels. Cette phase de préparation ou de pré-crise, implique une politique préventive permettant de minimiser les dommages probables [27]. Il s'agit d'identifier les risques pouvant perturber le fonctionnement, la réputation ou les parties prenantes de l'organisation. Elle implique la détection des signaux, la préparation des plans d'action et la formation des équipes.

Lors d'une crise, les autorités publiques et privés ont mis en place et ajuster des plans d'action pour minimiser les dommages à la survie de l'entreprise et des ménages. La période post-crise est une période de restructuration et de réparation. La situation vécue doit être évaluée afin de soutenir la maturité et la résilience de l'organisation.

1.4 Etat des lieux de l'impact de Coronavirus sur la logistique :

Le secteur de la logistique au Maroc est affecté par la diminution des flux commerciaux internes de marchandises et la baisse des exportations et des importations. Il a été estimé [28] que le volume de commerce perdu générera une perte de 2,6 millions de tonnes par mois.

L'impact du COVID-19 s'est d'abord fait sentir en Chine en raison du rôle qu'il joue dans la fabrication mondiale (avec Wuhan, l'épicentre de la pandémie, jouant un rôle particulièrement important - plus de 200 des entreprises du Fortune Global 500 y sont présentes). La Chine est également un grand consommateur de matières premières et de produits agricoles mondiaux. Les perturbations de la fabrication en Chine se sont répercutées sur les chaînes d'approvisionnement mondiales. Le fret était en attente dans les principaux ports à conteneurs de Chine, les restrictions de voyage ont entraîné une pénurie de chauffeurs de camion pour ramasser les conteneurs et les transporteurs maritimes ont annulé les traversées. La pénurie de composants en provenance de Chine qui en a résulté a eu un impact sur les opérations de fabrication à l'étranger. Les principales industries du monde entier, notamment l'automobile, l'électronique, les produits pharmaceutiques, l'équipement et les fournitures médicales, ainsi que les biens de consommation, ont été touchés.

Comme au Maroc l'arrêt brutal de plusieurs chaînes de production et dans le monde signifie que les exportateurs marocains sont confrontés à une situation Exceptionnelle. Globalement, toutes les chaînes d'approvisionnement ont été perturbées par la propagation du coronavirus et par les mesures prises par les gouvernements pour lutter contre la pandémie, qui ont eu un impact sur le commerce extérieur du Maroc :

-Les volumes de transport maritime mondial ont diminué à la suite de l'épidémie de covid-19. Toutes les chaînes logistiques maritimes, terrestres et aériennes ont été perturbées par la propagation du nouveau coronavirus.

-Les ruptures de stocks ont causé des fermetures de lignes de production faute d'intrants, des suspensions de contrats et des paiements insuffisants, au niveau des frontières, le Maroc a prolongé la fermeture de son espace aérien jusqu'au 31 mai. Les trains et les bus à l'intérieur et entre les villes ont été suspendus. L'annulation des vols a inévitablement créé des difficultés tant pour les marocains à l'étranger que pour les étrangers dans le pays en attente de rapatriement.



Figure 1 : Le fret routier en Chine.
(Rapport du G7 sur le fret routier en Chine)

Selon la figure ci-dessus, nous pouvons observer l'évolution des impacts sur la capacité de fret dans trois segments clés du transport mondial : maritime, terrestre et aérien

Fret maritime : les volumes totaux de conteneurs manutentionnés dans les ports chinois ont chuté de 10,1 % au cours des premiers mois de 2020. Agility Logistics [29] fait état de contraintes considérables pour le fret maritime dans le monde, affectant également les deux principaux exportateurs, comme le Brésil, la Chine, l'Inde et le Mexique. En tant qu'importateurs comme l'Union européenne. Selon DHL, la faiblesse de la demande continuera d'affecter les liaisons entre l'Asie et l'Europe, les États-Unis et l'Amérique latine. Par conséquent, d'autres départs à blanc sont attendus dans les semaines à venir.

Fret terrestre : contrairement au transport maritime et aérien, le transport terrestre est généralement resté partiellement disponible dans le monde, car les routes sont restées en service, sauf dans les pays soumis à de graves fermetures, selon l'outil de suivi d'Agility Logistics. La capacité de camionnage est mise à rude épreuve en raison de la demande supplémentaire pour leurs services - en particulier le transport de nourriture et de fournitures médicales - en période de confinement, combinée à une disponibilité réduite des employés (en raison des restrictions liées au COVID-19), entraînant des tarifs plus élevés. D'autres secteurs économiques qui nécessitent des transports terrestres, comme l'industrie manufacturière, ne fonctionnent généralement pas à pleine capacité en raison des fermetures. En conséquence, les taux de fret routier au comptant ont chuté sur certains marchés. La demande de services ferroviaires a augmenté en raison des taux de fret aérien plus élevés, des départs à vide et du temps de transit plus long pour les camions.

Fret aérien : Le fret aérien est la méthode d'expédition la plus rapide du marché. Il offre l'avantage (dédouanement compris) de pouvoir transporter en quelques jours des marchandises ou des effets personnels à l'autre bout du monde. Alors que le transport aérien ne représente qu'une faible part du PIB, il est étroitement lié à d'autres activités, en particulier celles liées aux aéroports et à la construction aéronautique, avec laquelle il forme le « secteur de l'aviation » et il est la principale source de nombreuses autres activités économiques. Avant la crise du COVID-19, les compagnies aériennes se trouvaient dans diverses situations. En fait, le transport aérien est l'une des industries avec le plus grand écart de productivité, avec un plus petit écart de rentabilité. Les acteurs de ces compagnies ne sont pas tous également équipés pour résister à de tels assauts et affronter l'avenir dans la foulée. La pandémie, les restrictions de voyage et la crise économique qui en a résulté ont modifié le comportement des passagers et fait chuter la demande. Selon l'Association du transport aérien international, le trafic aérien « passagers », exprimé en passagers-kilomètres payants, a chuté de 90 % sur un an en avril 2020 et de 75 % en août [30]. Les volumes de fret ont chuté de près de 30 % en avril et d'environ 12 % en août en raison de la contraction de l'activité économique et des échanges. Face à un choc aussi sévère, les réserves de trésorerie des compagnies aériennes se réduisent, malgré la volatilité d'une grande partie de leurs coûts (de l'ordre de 50%, selon l'IATA, sachant que le carburant représente un quart des coûts totaux) et la baisse des coûts d'exploitation dans le court terme, les prix du pétrole ont chuté. A moyen terme, les compagnies aériennes font face à deux incertitudes : L'application de mesures de distanciation sociale peut réduire de moitié la capacité passagers (c'est-à-dire le nombre de sièges pouvant être occupés pendant un vol), et La demande pourrait ne pas revenir aux niveaux d'avant la crise car les voyages internationaux sont limités, l'activité économique se contracte et le comportement des utilisateurs devient plus prudent. La récession économique sera un deuxième choc de demande. Le plein effet de la pandémie sur les chaînes d'approvisionnement mondiales n'est pas encore connu. Alors que le FMI prévoit une contraction de 3 % de l'économie mondiale en 2020, la récession attendue portera un deuxième coup à la demande et, par conséquent, aux entreprises de logistique, soulignant l'exposition de la logistique au commerce, à la fabrication et à la demande de biens.

Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et les confinements affectent déjà les entreprises de logistique. Les contraintes opérationnelles devraient entraîner des retards de livraison, des embouteillages et des taux de fret

plus élevés. Cependant, tous les segments ne seront pas touchés de la même manière : les entreprises qui servent le commerce électronique constatent une activité accrue alors que les consommateurs optent pour les achats en ligne de produits essentiels, tandis que celles qui desservent d'autres secteurs (tels que l'automobile et les biens de consommation) connaîtront un ralentissement. Un atténuant : les prix record du carburant devraient apporter un certain soulagement aux opérateurs de transport. Dans l'ensemble, l'incertitude exercera une pression à la baisse sur les revenus.

L'impact est sévère pour les petits acteurs : les petites entreprises de camionnage sont durement touchées car elles n'ont généralement pas de plan de sauvegarde, de récupération ou de fonctionnement intermittent. Le manque de technologie, ainsi que d'outils pour suivre les directives sanitaires (par exemple, la désinfection des livraisons), compliquent davantage leur réponse.

1.5 L'impact de Covid-19 sur le secteur du transport :

1.5.1 Le secteur du transport :

Transport : Covid-19 a réduit considérablement les transports publics et toutes les liaisons internationales de passagers. Cela dit, la logistique des produits et des marchandises n'a jamais été aussi essentielle pour assurer l'approvisionnement continu des zones de distribution alimentaire de base pour les ménages confinés. Au Maroc, le secteur des transports absorbe 34% de la consommation énergétique nationale, et emploie 10% de la population active urbaine ce qui représente 6% du PIB et 9% de la valeur ajoutée du secteur tertiaire et sa contribution aux recettes fiscales nationales représente 15 %. Pendant la période de confinement, les entreprises du secteur, tous modes confondus, ont connu des baisses drastiques de leur chiffre d'affaires, pour certaines consécutives à l'arrêt de l'activité.

Les graphiques ci-dessous montrent l'impact de Covid-19 sur le trafic international des passagers dans le monde et sur les revenus par région. On observe que le transport des passagers a connu une diminution très importante, il est passé de -59 pour cent jusqu'à -60 pour cent entre 1945-2020. Cette diminution est due aux effets de la pandémie et les mesures sanitaires exigeantes appliquées par les autorités publiques

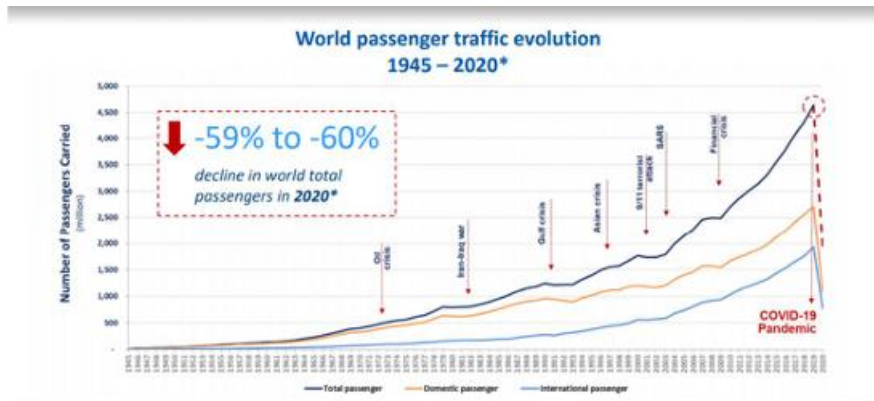


Figure 2 [31] : Evolution des passagers dans le monde.

D'après cette figure nous observons un effondrement du trafic mondial des passagers entre 1945 et 2020 avec une baisse sans précédent dans l'histoire causée par la crise sanitaire et les mesures de restrictions liées à la pandémie de Covid-19



Figure 3 : Impact estimé sur le trafic international de passagers et les revenus par région pour 2020. (ICAO - Effects of Covid-19 on Civil Aviation, 2020).

L'impact de l'épidémie 2019 du nouveau coronavirus (Covid-19) indique une diminution de passagers pour l'ensemble de l'année 2020 chez les transporteurs du monde avec une réduction de la recette. Donc On constate que la capacité en sièges en 2020 est diminuée de 50%, et le nombre de passagers a reculé de -2,7 et ayant également déploré des pertes au niveau des recettes de 370 Millions. Au Maroc comme en Afrique le nombre de passagers chez les transporteurs nationaux a connu une diminution remarquable. En 2020 La nouvelle pandémie de coronavirus (Covid-19) a durement frappé l'industrie du transport, sans parler des graves conséquences pour l'ensemble de l'écosystème de l'aviation civile. Les niveaux d'activité se sont fortement détériorés, avec une baisse de nombre de passagers, des mouvements, des volumes des marchandises et le trafic aussi. Les transactions commerciales marocaines avec le reste du monde a connu une baisse de 11,7% soit -90,4 milliards de DH en 2020, sous l'influence de la pandémie de Covid-19. Elles atteignent 685,1 milliards de dirhams totalisaient en 2020 contre 775,4 milliards dirhams en 2019. Cette chute existe toujours cependant inférieur à celui enregistré après la crise financière mondiale de 2009 (- 21,7% soit -104,8 milliards de DH). En 2020, les importations de matières premières ont chuté de 14% (68,7 milliards DH) par rapport à 2019. Les exportations ont également baissé de -7,6% (-22 milliards DH). Le volume des transactions commerciales diminue mais avec l'amélioration du solde commercial jusqu'à 159,5 milliards de DH, Le déficit commercial a diminué de 22,8 %, soit -47 milliards de DH par rapport à 2019. À propos de la couverture d'exportation et d'importation a augmenté de 62,2% en 2019 contre 57,9% en un an Avant [32].

D'après le rapport annuel de l'OFFICE DES CHANGES marocain « commerce extérieur du Maroc 2020 » Le taux de pénétration des importations mesuré par le rapport des importations à la demande intérieure (PIB + importations-exportations), a diminué de 1,9 point de pourcentage, passant de 36,2 % en 2019 à 34,3 % en 2020 et s'établit à 37,9% en 2021. L'effort d'exportation, mesuré par le ratio des exportations au PIB est resté proportionnellement stable : 24,5 %. Le taux de dépendance, qui représente le niveau moyen des importations et des exportations par rapport au PIB, a diminué de 1,7 point de pourcentage, passant de 33,7 % en 2019 à 32 % en 2020. À l'exception de l'énergie et des produits alimentaires, le taux de couverture des importations par les exportations augmente pour tous les groupes de produits. Le taux de couverture de la balance commerciale des produits semi-finis a augmenté de 7,3 points de pourcentage pour atteindre 62,9% en 2020 et 55,6% en 2019. Les exportations de produits semi-finis sont restées relativement stables, tandis que les importations ont diminué de 10,9 %.

Passant de 87,1% en 2019 à 93,4% en 2020, le taux de couverture des importations de la matière première par les exportations a augmenté de 6,3 points de pourcentage. La part des biens de consommation s'est également améliorée : 78,9 % en 2020, contre 75,4 % en 2019. De même, la couverture des importations de biens d'équipement a atteint 48,3% en 2020, soit une augmentation de 0,5 point de pourcentage par rapport à 2019. Ces évolutions s'expliquent par le fait que la baisse des importations est supérieure à celle des exportations.

Pour les 11 premiers mois de 2021, les exportations ont été de 293.150 MDH, soit une augmentation de 53.775 MDH soit +22,5% par rapport à fin novembre 2020. Ces ventes sont en hausse de 31 894 MDH soit +12,2% par rapport à fin novembre 2019, période précédant la crise liée au Covid-19. De même, les importations ont augmenté de 24% par rapport à la fin de novembre 2020 et de 5,6% par rapport à la fin de novembre 2019. En conséquence, le déficit commercial s'est établi à 181.015 MDH, soit une augmentation de 26,4%. Parallèlement, le taux de couverture était de 61,8% [33].

Tableau 1: Impact du Covid-19 sur le trafic des passagers au niveau des pays arabes du mois juin et aout 2020 (ICAO - Effects of Covid-19 on Civil Aviation, 2020).

Country	June PAX Estimate (Millions)	August PAX estimate (Millions)	June jobs at RISK	August jobs at RISK	April GDP (US\$ Billions)	August GDP (US\$ Billions)
Egypt	-13,7	-14	297,2	298,3	-3,3	-3,5
Jordan	-3,8	-4	*	39,6	-0,8	-1,2
Morocco	-11,6	-12,3	534,2	569,1	-4,9	-5,6
Qatar	-5	-5,3	72,7	78,4	-2,8	-3,1
Saudi Arabia	-36,4	-39,2	299,2	322,5	-17,9	-20,1

D'après le tableau ci-dessus, on constate qu'il existe un impact du Covid-19 au niveau du trafic des passagers durant le mois juin et aout au Maroc le taux a diminué de 700000 passagers ce qui signifie son classement au 3eme rang en

comparaison avec les autres pays arabes sélectionnés. On conclut donc que le Maroc est parmi les pays le plus impacté par le Covid-19 en 2020.

1.5.2 Impact du Covid-19 sur le PIB au Maroc

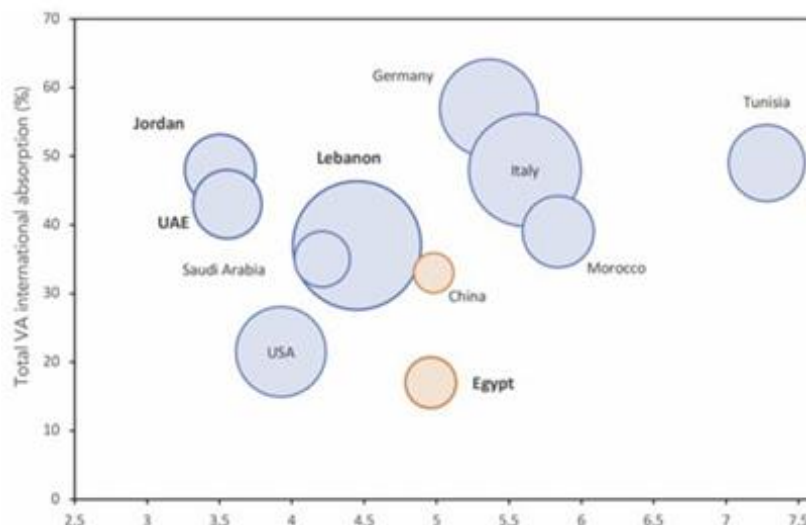


Figure 4: Les chocs économiques de la contraction du PIB des partenaires, pays sélectionnés.

D'après la figure 4 on observe que la taille de la bulle indique la propre contraction du PIB. Les couleurs des bulles présentent un signe de changement du PIB : le rouge représente la croissance du PIB, le bleu montre la contraction du PIB. Sur l'axe horizontal, contraction moyenne du PIB des partenaires pour l'origine et la destination. Sur l'axe vertical, la somme de la part de VA utilisée et produite respectivement originaire et absorbée dans les pays étrangers. Les données proviennent des tableaux Eora Input Output pour les calculs de la valeur ajoutée commerciale et du FMI (2020) pour la contraction du PIB des partenaires commerciaux. Dans ce schéma nous avons inclus les États-Unis, les Émirats arabes unis, la Chine, l'Allemagne et le Liban à titre de comparaison.

1.5.3 Impact économique :

Étendue des mesures de confinement : Le ministère de l'éducation a annoncé la fermeture de tous les établissements d'enseignement du préscolaire au supérieur à compter du 16 mars 2020 et pour une durée indéterminée (MENFP, 2020). Cela concerne 8,9 millions d'apprenants dans le pays, dont 6,2 millions d'élèves du primaire et du secondaire [34].

Les restaurants et tous les commerces non essentiels ont également été fermés et tous les événements sportifs, culturels et artistiques ont été annulés. Les mosquées et autres édifices religieux sont fermés jusqu'à nouvel ordre. Les gens ont reçu l'ordre de rester chez eux, et des restrictions sur les transports publics et privés et les déplacements entre les villes sont également en place, les forces de sécurité et l'armée étant déployée dans les rues. Indicateurs économiques : Le tourisme, qui génère environ 500 000 emplois directs (ou 2,5 millions en incluant les emplois indirects), le transport aérien et certains secteurs exportateurs (notamment les secteurs du textile et de l'automobile) ont été très tôt touchés par des chocs tant du côté de la demande que de l'offre. Dans le secteur du tourisme, les restaurants et les hôtels devraient être les plus durement touchés, avec une baisse d'au moins 25 %. Le nombre de visiteurs arrivant a chuté de 100 000 en mars seulement. Le port de TangerMed continue de fonctionner, mais les stations-service dans tout le pays ont vu leurs revenus chuter de 80 %, selon les chiffres de leur fédération professionnelle. Tous les secteurs n'ont pas été aussi durement touchés, en particulier dans les activités où les interactions directes sont limitées, telles que les télécommunications et les services financiers, ou encore dans d'autres activités essentielles telles que l'extraction, l'agroalimentaire et la chimie. La Banque centrale a décidé le 19 mars d'abaisser le taux directeur de 25 points de base à 2 % [35].

À l'inverse de l'offre, l'influence de Covid-19 sur la demande demeure dans la perturbation de la consommation, les populations souffrant de la perte du revenu peuvent ne pas avoir la possibilité d'acheter de la nourriture pour répondre à leurs besoins quotidiens. Dans cette situation, on constate que les prix des denrées alimentaires ont augmenté à cause de la rupture d'approvisionnement et autres.

La pandémie de Covid-19 a eu un impact très marqué sur la situation financière des entreprises car l'activité du transport de marchandises avait chuté de 40% au pic de la pandémie, le secteur économique touché de façon inégale dans l'industrie est celui du transport et de la logistique (T&L). L'impact est très variable sur chacun des acteurs du

Transport et de la Logistique. La plupart de ces entreprises appartiennent au secteur ont connu une chute brutale de leur chiffre d'affaires et autres se sont retrouvées pour leur part en arrêt total d'activité avec une augmentation du taux de chômage.

3. CONCLUSION

En fait, la crise sanitaire de Covid-19 a déjà provoqué des perturbations de la chaîne d'approvisionnement dans le monde entier. En raison de la fermeture des frontières maritimes, terrestres et aériennes dans le monde et en particulier au Maroc. Cela affecte négativement tout le secteur de transport et de logistique. L'impact de cette combinaison est clairement perçu par la production, la consommation et l'investissement ce qui va réduire la compétitivité et affaiblir la force de la concurrence. L'adoption de mesures de distanciation sociale, d'auto-isollement et Les restrictions de voyage ont entraîné une réduction de la main-d'œuvre dans tous les secteurs économiques et provoqué la perte de nombreux emplois. Le besoin de produits de base et de produits manufacturés a diminué en raison de la réduction du transport routier, maritime, ferroviaire et transport aérien. Le Covid-19 a poussé tous les niveaux de gouvernement à travailler dans un contexte d'incertitude totale. Cette crise a des incidences locales et régionales très hétérogènes au niveau de la logistique et le transport au Maroc, ce qui va générer des conséquences importantes au regard de la gestion de crise et de l'action des pouvoirs publics. Donc le pouvoir public est appelé à déployer des efforts au niveau des réformes et des investissements dans les infrastructures, y compris de nouvelles stratégies logistiques et aider les entreprises bien touchées par Covid-19 à travers des subventions et des aides.

Il faudrait avoir une référence énumère d'une série de recommandations qui permettent aux entreprises de services logistiques de continuer le plus longtemps possible en veillant à ce que la santé des salariés, clients, sous-traitants, fournisseurs soit bien protégée durant cette crise sanitaire sans précédent de ses activités. Il y a une explication claire du mode de transmission du Covid-19 et des postures d'isolement à adopter, une liste de précautions adaptées en fonction du poste et de la situation à risque, et des recommandations pour l'organisation au sein de l'entreprise (information, sensibilisation et soutien psychologique). Ces bonnes pratiques doivent être prises en compte tout au long de la chaîne depuis l'expéditeur jusqu'au client final au point de manutention de la cargaison.

Les nouveaux usages stratégiques de la logistique continueront d'évoluer la nature et la culture de la façon dont l'entreprise est menée ; le gouvernement doit être pris en compte les changements pour favoriser la compétitivité. L'avantage stratégique de la logistique sera peut-être plus visible en termes de coordination et d'amélioration des planifications pour améliorer l'efficacité des transports et la logistique, l'adoption des gestes barrières reste le meilleur remède contre la propagation du virus et ses mutants.

Actuellement, le gouvernement promeut la capacité du système logistique globale soumis à des contraintes organisationnelles et institutionnelles internes et externes avec l'existence de Manque de compréhension de l'évolution de la logistique et de l'impact de ses actions politiques sur la logistique et le transport (les lois appliquées pendant la crise de Covid-19 et ses mutants).

La pandémie de coronavirus (Covid-19) impacte significativement la vie et les moyens de subsistance des personnes qui ont exercé une pression extrême sur le système socio-économique.

La collaboration, la coordination et la solidarité sont essentielles pour surmonter ce défi. Dans ce cadre des efforts doivent être déployés pour réduire la propagation internationale du virus et atténuer les conséquences potentiellement destructrices de la pandémie à long terme, en particulier pour notre Maroc, les décideurs politiques doivent prendre des mesures visant à assurer la facilitation des échanges internationaux et fret. Il est obligatoire et essentiel de garder les navires en mouvement, les ports ouverts et Commerce transfrontalier et de transit fluide tout en garantissant les agences frontalières qui peuvent appliquer tous les contrôles pour une sécurité totale.

Au niveau interne, il faudrait :

- 1-La nécessité de reconnaître les effets négatifs de la crise sanitaire sur la logistique et le transport,
- 2-La nécessité d'élaboration d'une politique fondée sur la compréhension logique et complète des réseaux logistiques et transports dans un contexte plus large,
- 3-La nécessité de développer des statistiques des flux des marchandises dans plusieurs pays,
- 4-Faciliter le transport transfrontalier : Camions, trains, avions et sur les travailleurs des transports doivent être capables de traverser les frontières pour assurer le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement,
- 5-Protéger le commerce international de marchandises nécessite une accélération de dédouanement et la facilitation des échanges qui ne seront réalisés que grâce à un certain nombre de mesures spécifiques,
- 6- Améliorer la transparence et maintenir et garder les dernières nouvelles en utilisant les TIC car la technologie de l'information a un impact sur l'organisation spatiale des activités de services de logistiques et de transports.

4. REFERENCES

- 1.Gautam, S. COVID-19: air pollution remains low as people stay at home. *Air Quality, Atmosphere and Health*. 2020; 13(7):853-857. <https://doi.org/10.1007/s11869-020-00842-6>
- 2.Le Fonds Monétaire International, 2022.

3. Hobbs JE. Chaînes d'approvisionnement alimentaire pendant la pandémie de COVID-19. *Canadien Journal d'économie agricole*. 2020;68(2):171–176. <https://doi.org/10.1111/cjag.12237>
4. Kumar, R., & Mishra, RS (2020). Pandémie mondiale de COVID-19 : impact sur Gestion de la chaîne d'approvisionnement. *Journal international des technologies émergentes et Ingénierie avancée*, 10 (4), 132–139. <https://doi.org/10.46338/ijetae0416>
5. Haut-Commissariat au plan, HCP, 2020.
6. L'American Marketing Association est une association du marketing et du management fondée en 1937, à Chicago.
7. John F. Magee, *Industrial logistics, analysis and management of physical supply and distribution systems*, volume 2, éditeur McGraw-Hill, 1968 p: 30–60.
8. James L. Heskett in *business logistics* (December 1973), édition Ronald press, U.S, 2ème édition p: 40–60.
9. Society of logistics engineers (1981), fondée en 1966, La Société Internationale de Logistique est une société internationale à but non lucratif pour améliorer l'art et la science de la technologie logistique, de l'éducation et de la gestion.
10. L'Aslog, l'Association française de la SupplyChain et de la Logistique, fondée en 1972 a pour missions d'encourager les entreprises à impliquer les directions de promouvoir les enjeux, les principes et les métiers.
11. Colin J., Paché G. *La logistique de distribution. L'avenir du marketing*. Paris : Éditions Chotard, 1988.
12. Sampieri, N. (2000) "Le développement potentiel de la logistique hospitalière : des enjeux pour l'amélioration de la qualité", *Gestions Hospitalières, Cahier Gestions Hospitalières n°155*, Juin-Juillet, p. 449-453.
13. Antoine-Henri Jomini, « Précis de l'art de la guerre », édition Tempus, 1838 ; p : 13-17.
14. Petit Robert, 1970, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Paris, Dictionnaires Le Robert.
15. L'eau, Evian, France rouille, société des eaux minérales d'Evian 1989.
16. the bottled water market: past performance, current trends and strategies for the future: a business information paper', 1992 Business trend analysis, inc
17. Consumer attitude survey, Robert Hurd American water works association research foundation, 1993.
18. ANDRÉ AUTHIER et Pierre Duvernois (1997) *Patrimoine et traditions du thermalisme*, éd. privat.
19. Latham M. *Human nutrition in the developing world*, in food and Nutrition series. 1997, n° 29, food and agriculture, organisation, of the United Nations
20. Missiroli A. Disasters past and present: new challenges for the EU. *Journal of European Integration*. 2006;28(5):423-436. <https://doi.org/10.1080/07036330600979607>
21. Richard A. Posner. Catastrophe: Risk and Response. October 2016. <https://doi.org/10.1093/lpr/mgj011>
22. Shaluf I. M., Ahmadun, F. R., and Said, A.M. A review of disaster and crisis. *Disaster Prevention and Management: An International Journal*. 2001;12(1): 24-32. <https://doi.org/10.1108/09653560310463829>
23. Oparanma O.D.A., and Wechie I. Crisis Management Processes To Ensure Effective and Continuous Performance. *IOSR Journal of Business and Management*. 2014;16(8): 01-04. <https://doi.org/10.9790/487x-16830104>
24. Chartier A., Banville, C., and Landry, M. Crisis management in information system projects: Lessons of a case study. *Canadian Journal of Administrative Sciences*. 2010;27(2):149-160. <https://doi.org/10.1002/CJAS.151>
25. Evans, N., and Elphick, S. (). Models of crisis management: an evaluation of their value for strategic planning in the international travel industry. *International Journal of Tourism Research*. 2005;7(3):135–150. <https://doi.org/10.1002/jtr.527>
26. Weisath L., Knudsen Ø., and Tonnessen A. Technological disasters, crisis management and leadership stress. *Journal of Hazardous Materials*. 2002;93(1):33-45. [https://doi.org/10.1016/S0304-3894\(02\)00036-5](https://doi.org/10.1016/S0304-3894(02)00036-5)
27. Coombs, W. T. (2014). Information and Compassion in Crisis Responses: A Test of Their Effects *Journal of Public Relations Information and Compassion in Crisis Responses: A Test of Their Effects*. April 1999. <https://doi.org/10.1207/s1532754xjpr1102>
28. CFG Bank.
29. International Finance Corporation, World Bank group, IFC, 2020.
30. Sit web: <https://www.oecd.org/2020>. Accessed on 08/08/2022.
31. ICAO - Effects of Covid 19 on Civil Aviation, 2020.
32. OFFICE DES CHANGES DEPARTEMENT ETUDES ET STATISTIQUES 2020 RAPPORT ANNUEL COMMERCE EXTÉRIEUR DU MAROC P :14
33. Office des Changes, Département Études & Statistiques NOVEMBRE 2021 INDICATEURS MENSUELS DES ÉCHANGES EXTÉRIEURS P :1
34. UNESCO, International Commission on the Futures of Education, "Education in a post COVID-19 world: Nine ideas for action", 2020, available at <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000373717/PDF/373717eng.pdf.multi>.
35. IMPACT DU COVID-19 AU MAROC © OCDE 2020



Cite this article: Didast Fatima-Zahra, Ferroud Abderrahim et Touiti Moulay Aziz. INFLUENCE OF THE COVID-19 PANDEMIC ON LOGISTICS AND TRANSPORT IN MOROCCO. *Am. J. innov. res. appl. sci.* 2022; 14(2): 53-61.

This is an Open Access article distributed in accordance with the Creative Commons Attribution Non Commercial (CC BY-NC 4.0) license, which permits others to distribute, remix, adapt, build upon this work non-commercially, and license their derivative works on different terms, provided the original work is properly cited and the use is non-commercial. See: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>