



HAL
open science

La logistique au cœur de la construction stratégique de l'Indopacifique

Eva Grumelard, Laurent Livolsi, Christelle Camman

► **To cite this version:**

Eva Grumelard, Laurent Livolsi, Christelle Camman. La logistique au cœur de la construction stratégique de l'Indopacifique. Congrès National de la Recherche des IUT, Université de Haute-Alsace (UHA) Mulhouse - Colmar [Université de Haute-Alsace (UHA)], Mar 2024, Mulhouse, France. hal-04619733

HAL Id: hal-04619733

<https://hal.science/hal-04619733v1>

Submitted on 21 Jun 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La logistique au cœur de la construction stratégique de l'Indopacifique

Eva Grumelard Christelle Camman Laurent Livolsi
eva.grumelard@univ-amu.fr christelle.ledi@univ-amu.fr laurent.livolsi@univ-amu.fr

IUT, Aix-Marseille Université
Centre de recherche sur le transport et la logistique, CRET-LOG UR 881
Chaire Supply Chain Management & Prestation de Service Logistique

Thèmes – *Gestion - Autre*

Résumé – *Le contexte actuel, marqué par les guerres en Ukraine et dans la bande de Gaza ou la guerre économique entre les Etats-Unis et la Chine, témoigne du rôle critique de la dimension géopolitique dans la structuration des supply chains et celle des global value chains, routes du commerce mondial. Dans ce contexte, l'Indopacifique occupe une place particulière compte tenu des enjeux qu'il revêt. Les politiques qu'y conduisent actuellement la Chine, l'Inde, le Japon, les Etats-Unis et l'Europe en attestent en plaçant la logistique au cœur de leurs projets qu'ils soient économiques, politiques ou sécuritaires. Au regard des modalités de déploiement de ces politiques, cette communication interroge donc la centralité de la logistique dans la construction de cet espace stratégique.*

Mots-Clés – *Indopacifique, logistique, stratégie d'Etats, chaînes de valeur.*

1 Introduction

La dimension géopolitique est peu intégrée dans les recherches en *supply chain management*, et souvent cantonnée aux mesures prises par (ou contre) un pays dans une perspective classique d'analyse du risque-pays. Les entreprises avaient tendance à se protéger de cette approche en opposant leur « multinationalité » dans ce monde globalisé. Le contexte actuel, marqué par les guerres en Ukraine et dans la bande de Gaza ou la guerre économique entre les Etats-Unis et la Chine, témoigne toutefois de son rôle critique dans la structuration des *supply chains* et celle des *global value chains* entendues ici comme les routes du commerce mondial. Dans le cadre de ces stratégies nationales ou internationales, la logistique revêt un enjeu majeur, comme le montrent Livolsi et Camman [1], en visant à structurer des corridors économiques de plus en plus concurrents.

L'Indopacifique occupe, dans ce cadre, une place géostratégique selon Courmont *et al.* [2], dans un contexte de rivalité accrue entre la Chine et les Etats-Unis. Même si nous reviendrons sur la question de sa définition, Goin [3] considère que l'Indopacifique désigne « *avant tout les rivages de l'Asie et de l'Afrique organisés autour du pivot chinois et indien, avec Singapour et Malacca en nœud central et Suez et Panama comme verrous d'accès* ». Ces deux verrous sont actuellement en proie, d'un côté, aux attaques des houtis yéménites en mer Rouge et, de l'autre, aux difficultés du canal de Panama liées au réchauffement climatique. En nous appuyant sur une revue des politiques conduites par les Etats dans cette zone géographique, l'objet de cette communication est de montrer la centralité des enjeux logistiques. Dans une première partie, nous présentons l'espace Indopacifique et les stratégies déjà initiées ou envisagées avant, dans la seconde, d'analyser leurs modalités de déploiement permettant donc d'interroger la place de la logistique dans la construction stratégique de cet espace.

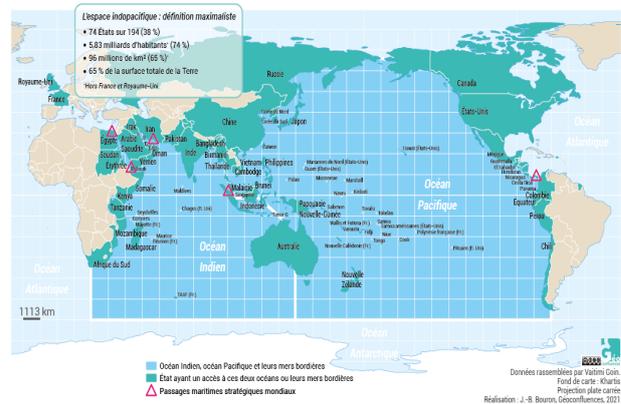
2 Une définition géopolitique de l'Indopacifique

L'Indopacifique constitue un espace géoéconomique majeur (2.1) qui attire les convoitises et est le lieu de tensions croissantes (2.2).

2.1. Un espace géoéconomique majeur

Même si la Commission européenne définit la région indopacifique comme « *une zone qui s'étend de la côte Est de l'Afrique aux États insulaires du Pacifique* », traduisant ainsi le caractère géopolitique de ce concept d'Indopacifique, la définition maximaliste englobe, au contraire, tous les Etats ayant un littoral sur au moins l'un des deux océans (*cf.* Figure 1). Cette définition, qui

intègre près de 40 % des Etats, 75 % de la population mondiale, est difficilement opérante pour comprendre la dynamique à l'œuvre dans cet espace géographique.



En géopolitique, l'Indopacifique désigne donc surtout, comme indiqué dès l'introduction, les rivages de l'Asie et de l'Afrique autour du pivot chinois et indien. Cet ensemble regroupe 40 pays, soit 4,5 milliards d'habitants, qui représenteront 60% du PIB mondial d'ici à 2040 avec sept membres du G20 (Afrique du Sud, Australie, Chine, Corée du Sud, Inde, Indonésie, Japon). Cette zone devient un carrefour stratégique mondial et est, à ce titre, au centre d'une concurrence géopolitique accrue dans les domaines du commerce mais aussi de la sécurité avec la multiplication des incidents en mer de Chine en particulier.

2.2. Un espace géopolitique en tension

Bien que les tensions militaires et les investissements consentis en la matière soient importants, ce sont ici les stratégies politico-économiques qui nous intéressent et particulièrement les quatre plus importantes.

En matière de stratégie globale, c'est la Chine, *via* le discours de Xi Jinping à Astana en 2013, qui a initié la démarche. Le fameux concept "One Belt One Road", employé pour caractériser ce projet durant la conférence de Shanghai en mai 2014 sur les interactions entre pays asiatiques, deviendra, à partir du sommet de Pékin de 2017, la Belt and Road Initiative (BRI) ouverte à de nouveaux partenaires dans le monde. Dotée de plus de 1400 milliards de dollars sur une durée de 36 ans, c'est la stratégie la plus importante de l'histoire pour développer des infrastructures et des accords commerciaux. Celle-ci, compte tenu de son ampleur, a donc très vite incité le Japon et l'Inde à promouvoir une stratégie alternative pour maintenir leur souveraineté. Dès 2016, la stratégie Indo-Pacifique libre et ouverte ("*Free and Open Indo-Pacific Strategy*") parfois appelée « les routes de la liberté » ou « corridor de la croissance Asie Afrique ») a donc été proposée.

Pour les américains, la stratégie Indo-Pacifique recouvre parfois une réalité différente dans la perspective d'un "Make America Great Again" qui, bien que popularisé par le Président Trump, transcende les administrations depuis Ronald Reagan (premier à l'employer) jusqu'à Joe Biden. L'objectif est de contrer l'influence grandissante de la Chine par des rapprochements et une stratégie politico-économique facilitant les échanges. Reprenant le vocable des stratégies précédentes, celle de l'Union européenne proposée en décembre 2021, la "Global Gateway", a aussi pour ambition de contrer la Chine avec des investissements (300 milliards d'euros jusqu'en 2027) dans des infrastructures (mais pas seulement).

3 Sur la place de la logistique dans la construction stratégique de cet espace

L'analyse des stratégies évoquées permet de faire apparaître les enjeux logistiques tant en termes d'infrastructures (3.1) que d'accords commerciaux pour favoriser la libre circulation des marchandises (3.2).

3.1. Des infrastructures logistiques...

Concernant la Chine, sa stratégie articule un volet industriel et logistique. Industriel quand la Chine a la volonté de « tertiariser » (et de « verdir ») son économie en délocalisant certaines activités industrielles réalisées sur son territoire. Logistique quand il s'agit de fiabiliser les approvisionnements à destination des nouveaux sites industriels et, bien sûr, du territoire chinois. Sur ce volet, des investissements dans les infrastructures logistiques participent à l'émergence de grands corridors visant à polariser les flux depuis et à destination de la Chine. L'Inde et le Japon se sont également lancés dans des partenariats bilatéraux et multilatéraux pour promouvoir une diplomatie d'infrastructures logistiques permettant d'intensifier et d'améliorer les échanges en renforçant les connexions au départ et à destination de leur pays. L'Inde, en retard par rapport au Japon, développe actuellement une stratégie logistique nationale qui s'articule depuis les Etats indiens jusqu'au territoire national afin de promouvoir des investissements qui renforceront sa connexion à ces corridors dans l'affirmation décomplexée d'un "India's first" ! Côté américain, les infrastructures de transport ne sont pas absentes mais se retrouvent davantage dans le programme "Build Back Better World" promu par l'administration Biden pour contrer la Chine. Pour l'Union européenne, la stratégie vise à fiabiliser ses approvisionnements et à améliorer ses connexions avec les autres pays dans le respect des valeurs de l'Union.

L'ensemble de ces stratégies reposent donc sur des investissements dans les infrastructures de transport et de logistique pour améliorer la connexion tout en nécessitant un cadre réglementaire favorable.

3.2. ... aux accords commerciaux

Au-delà des infrastructures, les stratégies concernent les règles du commerce mondial avec la volonté de promouvoir des cadres plus favorables.

La Chine s'engage ainsi dans une stratégie de désinstitutionnalisation des règles du commerce international en défendant l'idée d'institutions construites par les occidentaux. En particulier, des accords douaniers bilatéraux sont signés avec les pays membres de la BRI. L'Inde et le Japon s'inscrivent aussi dans cette perspective avec la volonté de promouvoir des normes ou certifications différentes de celles de la Chine. L'initiative « Blue Dot Network », annoncée en novembre 2019 par le Japon, les Etats-Unis et l'Australie, vise ainsi à « promouvoir et soutenir des investissements conformes au droit, aux réglementations et aux standards internationaux » et dépasse alors les stratégies présentées. Il existe une volonté de promouvoir, ce que les anglosaxons (Etats-Unis et pays du Commonwealth) conceptualisent comme le Brexit 2.0, les règles d'un libre-échange tel que les américains l'ont structuré au cours du 20^{ème} siècle. Enfin, côté américain, si des mesures protectionnistes visant les produits fabriqués en Chine ont été activées, l'"Inflation Reduction Act" permet d'envisager une riposte d'une tout autre nature. Destinée à favoriser les investissements pour le climat et la santé, avec un budget de 400 milliards de dollars, cette politique s'appuie sur des conditions restrictives incitant les entreprises à investir sur le sol américain, mais aussi à privilégier l'achat de composants ou de matières premières nationales plutôt que chinoises, même si elles produisent sur le sol américain.

4 Conclusion

L'intégration de la dimension géopolitique dans la structuration des *global value chains* permet de développer une grille de lecture des stratégies étatiques conduites dans l'Indopacifique qui met en avant la place centrale occupée par la logistique et le transport mais aussi celle d'un travail institutionnel sur les règles du commerce mondial.

Références

- [1] Livolsi L., Camman C., *La logistique, une affaire d'Etat ?*, Le cherche-midi, Paris, 2017.
- [2] Courmont B., Mottet E., Péron-Doise M., « L'indo-Pacifique, des visions plurielles entre convergences et dissonances », *Revue Internationale et Stratégique*, N°129, p. 35-39, 2023.
- [3] Goin V., « L'espace indopacifique, un concept géopolitique à géométrie variable face aux rivalités de puissance », *Géoconfluences*, octobre 2021.