

Logistique & Management

Numéro spécial sur la thématique :

Chaîne de valeur en contexte africain

Rédacteurs en chef : Blandine AGERON, Suzanne M. APITSA et Gilles PACHE

Deadline de soumission : 3 mai 2024



ISSN (print) 1250-7970
ISSN (on line) 2377-9640

APPEL À CONTRIBUTIONS

Alexandre Vilgrain, président du CIAN (Conseil français des investisseurs en Afrique) écrivait dans l'éditorial du MOCI-Hors-série de décembre 2018, « *Nous croyons en l'Afrique et en son développement...* ». Pour d'autres observateurs, l'Afrique est un continent de l'avenir, de tous les espoirs par ses ressources diversifiées, à savoir : le bois, le pétrole, les minerais, etc., qui sont une source de richesse et de valeur économique.

Ce numéro spécial s'inscrit dans une actualité africaine de recherche contrastée, mais riche et émergente, parce que l'intérêt des chercheurs pour ce continent croît.

Le concept de chaîne de valeur développée par McKinsey et popularisée par Michel Porter dans son ouvrage « *L'Avantage concurrentiel* » (1986) offre un intérêt d'analyse aux activités des entreprises du secteur de la logistique et du transport en Afrique. Malgré ses faiblesses, le continent africain s'impose de plus en plus comme un acteur important dans la mondialisation. Les grands opérateurs logistiques mondialisés sont confiants pour son avenir. Ils y investissent dans des terminaux portuaires et sont des acteurs de l'amélioration des accessibilités intérieures. Ces terminaux portuaires sont à la fois un maillon essentiel des chaînes logistiques, et un lieu d'implantation privilégié des entreprises qui cherchent à développer leurs opérations d'import/export. Cet environnement très concurrentiel (entre les grands opérateurs mondiaux et les opérateurs locaux) offre un cadre d'analyse intéressant des choix stratégiques de chaque acteur. Étant donc une clé de développement, la logistique associe l'ensemble des activités qui concourent à livrer les biens et les services à un moment donné et à l'endroit choisi, au moindre coût possible et relative à la qualité du service. Ces activités supposent une fiabilité de l'ensemble des acteurs et des moyens (humains et financiers) mobilisés pour y parvenir. La littérature existante a précisé les enjeux. Or, les travaux concernent surtout les pays dits « du Nord ». Les thématiques abordées privilégient l'analyse des réseaux logistiques mondiaux dans leur compétition et efficacité économique (dans la création de valeur économique). El Baz et al. (2019) montrent qu'il existe peu de travaux en logistique et en SCM (Supply Chain Management) alors que les pays africains sont devenus des centres de logistique et d'externalisation pour les chaînes d'approvisionnement mondiales de l'habillement, de l'automobile, des biens de consommation électroniques, etc.

Concernant les pays dits « du Sud », singulièrement l’Afrique, les recherches abordent peu ces modèles d’organisation des activités de la logistique, de la SCM, ni même ceux qui leur sont imposés de l’extérieur. Par ailleurs, le continent africain fait l’objet de crises et des conflits de divers ordres, tels que les conflits de minéraux. Ces conflits posent la problématique de la gouvernance et de responsabilité de la SCM. Ils invitent à aborder les questions liées à la complexité, à la traçabilité, à la visibilité, à l’éthique et aux mesures de la performance de la SCM en Afrique.

Ainsi, ce qui guide la réflexion et le débat scientifique que nous ouvrons dans ce numéro spécial sur l’Afrique autour du concept de chaîne de valeur, c’est précisément l’enchaînement des activités interconnectées de la logistique et du transport, de la SCM. Les recherches en contexte africain manquent trop souvent d’analyse profonde des activités des entreprises. Le concept de chaîne de valeur semble propice pour analyser l’ensemble des activités d’une entreprise afin d’identifier et d’améliorer les maillons perfectibles d’optimisation de l’avantage concurrentiel que cultive chaque acteur. Porter (1986) a présenté la chaîne de valeur dans un schéma en distinguant neuf maillons rangés en deux grandes catégories : cinq activités principales, directement créatrice de valeur (logistique interne, production, logistique externe, commercialisation, services) et quatre fonctions-supports (approvisionnements, infrastructure de la firme, gestion des ressources humaines, développement technologique). La logistique et le transport dans leurs composantes opérationnelles, organisationnelles, stratégiques et managériales sont des axes de recherches transverses qui se situent au carrefour de disciplines variées (gestion, économie, géographie, histoire, sciences de l’information et de la communication, etc.). Ils sont un secteur essentiel à l’économie compte tenu des activités qui les composent. La décomposition d’un domaine d’activité selon la chaîne de valeur permet d’améliorer la compétitivité de l’entreprise. En fait, ces activités, au cœur des injonctions des flux d’échanges nationaux et mondiaux, font partie des enjeux stratégiques pour les entreprises qui excellent dans le secteur. En représentant les fonctions supports transversalement aux activités principales, Porter précise que chaque activité principale utilise les fonctions-supports, celles-ci contribuant ainsi directement à la création de valeur.

De manière corrélative, les voies des transformations africaines font converger les facteurs structurants, incontournables, qui sont autant de défis à relever en priorité afin d’accompagner voire de dynamiser l’émergence en cours. Il est ainsi temps de faire des propositions saillantes pour aider les organisations à se développer et permettre une croissance inclusive.

Nous attendons les contributions autour de ces deux grandes catégories d’activités principales et de soutien de la chaîne de valeur. À ce propos, les questions d’intérêt à proposer dans ce numéro spécial sont larges et doivent trouver un écho sur les thématiques suivantes :

- Supply Chain Management
- Achat et approvisionnement
- Marketing, distribution et la relation client
- Gouvernance des chaînes logistiques
- Gestion des ressources humaines
- Financement du développement logistique
- Infrastructures logistiques et transport
- Management des organisations et des relations inter-organisationnelles
- Transitions numérique et écologique
- Innovation et développement logistique et transport

Sont attendus de préférence les articles à contenu empirique, indépendamment de la méthodologie de recherche déployée (approches qualitatives, approches quantitatives, approches mixtes, approches comparatives, études de cas, etc.) et mobilisant un corpus théorique rigoureux. Les contributions de nature théorique/conceptuelle sont également admises à condition qu'elles proposent des approches novatrices et originales sur la thématique du numéro spécial et qu'elles participent à renouveler les débats sur les recherches africaines en la matière.

Bibliographie

- Alix, Y., (2018), Du nouveau paradigme portuaire aux complexités logistiques terrestres : opportunités pour les économies ouest-africaines, dans M. Lihoussou, B. Steck, *Moderniser les ports ouest-africains : enjeux et perspectives*, 149-172, Caen, Editions EMS.
- Apitsa, S. M., Milliot E. (Eds.) (2021), *Doing Business in Africa: From Economic Growth to Societal Development*, London: Palgrave Macmillan.
- El Baz J., Laguir I., Stekelorum R. (2018). "Logistics and supply chain management research in Africa: A systematic literature review and research agenda", *The International Journal of Logistics Management*, <https://doi.org/10.1108/IJLM-09-2017-0242>
- Fulconis, F, Paché, G. (2020), Pandémie de COVID-19 et chaînes logistiques. Une mondialisation désenchantée. *Revue Française de Gestion*, 8(293), 171-181. <https://doi.org/10.3166/rfg.2020.00480>
- Hasna Sabir & Bruno Durand (2022), Le déploiement de solutions e-logistiques n'est-il pas en marche au Maroc ? Le cas de l'enseigne Aswak Assalam, *Logistique & Management*, 30(4), 170-181 <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/12507970.2022.2136113>
- Houé Th. (2022). Dynamiques de proximité au sein des supply chaines : quels impacts sur la transformation digitale ?, *Logistique & Management*, 30(4), 125-141, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/12507970.2022.2126906>
- Steck B. (2015), Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement, *Cahiers de géographie du Québec*, 59(168), 447-467 <https://www.erudit.org/en/journals/cgq/2015-v59-n168-cgq02617/1037258ar/>
- Tite Thrycia (2022), Management de la supply chain durable et digitalisation : une analyse exploratoire de la littérature, *Logistique & Management*, 30(4), 182-196 <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/12507970.2022.2137592>

Les propositions d'articles complets, en français et **aux normes de *Logistique & Management*** (<https://www.tandfonline.com/action/authorSubmission?show=instructions&journalCode=tlam20>) , sont à soumettre **au plus tard le 3 mai 2024** sur le site Taylor & Francis (<https://rp.tandfonline.com/submission/create?journalCode=TLAM>).

Elles suivront le processus habituel d'évaluation en double aveugle. Ce numéro thématique, publié par Taylor & Francis Group, paraîtra en **juin 2025** dans le **vol 33-2-2025**.

Le revue *Logistique & Management* est partenaire au projet de recherche ADI (Afrique développement et innovation). En soutien à ce projet, les meilleures communications retenues au 2^e colloque ADI envisagé pour 2024, seront également publiées dans ce numéro.

La rédaction en chef de ce numéro spécial est assurée par :

Blandine AGERON

Université Grenoble Alpes

CERAG

blandine.ageron@univ-grenoble-alpes.fr

Suzanne M. APITSA

Université Clermont Auvergne

Laboratoire CleRMA

suzanne.apitsa@uca.fr

Gilles PACHE

Aix-Marseille Université

CERGAM

gilles.pache@univ-amu.fr