

La chaire décrypte :

La régionalisation des chaînes logistiques fait apparaître de nouvelles régions géoéconomiques aux circuits courts



Alors que la fin d'année s'approche, la principale menace géopolitique au sujet de laquelle les grands cabinets de consultants sont sollicités, est la reconfiguration des chaînes logistiques. La démondialisation en cours a en effet pour conséquence de régionaliser les chaînes d'approvisionnement. Cette régionalisation permet aux entreprises de limiter les effets des chocs géopolitiques exogènes, de parer à la hausse des coûts logistiques et d'échapper aux pressions tarifaires. Or la réorganisation des flux est en train de façonner de nouvelles aires géo-économiques autonomes aux côtés des anciennes aires, qu'étaient celles de l'UE, de l'ALENA, de l'ASEAN et du MERCOSUR.

Sept nouvelles aires régionales aux circuits courts

La première aire régionale nouvelle - la *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP) - regroupe quinze économies asiatiques représentant 30 % du PIB mondial, autour de la Chine qui en constitue le pivot financier et logistique. Pékin finance environ 60 % des infrastructures régionales, notamment les corridors ferroviaires Laos-Thaïlande, afin de verrouiller les flux de batteries de lithium et de véhicules électriques. Cette centralité chinoise s'accompagne d'une diversification stratégique : le Vietnam et l'Indonésie captent 40 % des relocalisations électroniques autrefois concentrées à Shenzhen. Les Etats-Unis répondent à ce pôle régional par la structuration du *Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership* (CPTPP) dont les onze membres imposent un « passeport numérique » traçant l'origine de 100 % des composants électroniques, et favorisent le friendshoring entre le Japon, le Vietnam et le Canada. Dans cette zone, les stocks tampons régionaux garantissent 90 jours d'approvisionnements critiques, et un centre cybersécurité basé à Singapour coordonne la réponse aux menaces pour l'ensemble du bloc, renforçant la souveraineté numérique collective. En Afrique, l'*African Continental Free Trade Area* (AfCFTA) prévoit une suppression des droits de douane pour 90 % des lignes tarifaires sur 5 ans pour les pays les plus développés et sur 10 ans pour les pays les moins développés. Au Moyen-Orient, le conseil de

coopération du Golfe (GCC), élargi à l'Égypte et à la Jordanie, se fixe pour objectif une transition énergétique et logistique accélérée. Dubaï-Jebel Ali devient le hub de transbordement pour 30 % des exportations d'hydrogène vert vers l'Europe, avec des pipelines prévus d'ici 2027. L'Indo-Pacifique structuré autour du Quad (États-Unis, Inde, Japon, Australie) et de ses partenaires coréens et taiwanais privilégie une dynamique de co-investissement technologique. Un fonds commun de 20 milliards de dollars finance des fonderies avancées en Inde et en Corée du Sud, réduisant la dépendance à Taïwan. Les normes « friendshored » deviennent obligatoires pour 80 % des appels d'offres publics. De son côté, l'Alliance du Pacifique (Chili, Colombie, Mexique, Pérou) consolide un triangle vert lithium-cuivre-batterie alimentant 25 % des véhicules électriques nord-américains.

La régionalisation des flux logistiques, un phénomène ancien et cyclique

La régionalisation des flux logistiques, phénomène cyclique observé à travers l'histoire, émerge systématiquement à la suite d'une phase de globalisation suivie d'un choc systémique, comme l'illustre la chute de l'Empire romain d'Occident (III^e-V^e siècles). Après la *Pax Romana* qui avait intégré l'Égypte, l'Hispanie et la Syrie dans un réseau méditerranéen centralisé, la crise du III^e siècle et la perte de l'Afrique du Nord aux Vandales (439) provoquent une rupture des approvisionnements en blé, contraignant Rome à un repli provincial. Dioclétien institutionnalise cette régionalisation par la tétrarchie et l'*annona militaris*, chaque diocèse devant assurer son autosuffisance, tandis que les villas gauloises préfigurent un modèle logistique féodal. Ce schéma se répète avec l'effondrement abbasside (IX^e-X^e siècles), où la fragmentation politique remplace Bagdad par des hubs régionaux comme Le Caire et Tabriz. Ces précédents révèlent que la régionalisation, loin d'être une rupture avec la mondialisation, la reconfigure autour de blocs géo-économiques concurrents. Aux périodes de démondialisation, les rares entreprises qui survivent sont des constructions hybrides, mi-publiques mi-privées. Un exemple emblématique de chef d'entreprise ayant réussi à maintenir son entreprise en vie durant une période de régionalisation des flux logistiques est Benjamin Franklin Delano Goodrich (1851-1916), fondateur de la société B.F. Goodrich, qui traversa un entre-deux-guerres marqué par formation de blocs autarciques en développant le caoutchouc synthétique local à l'heure où l'importation de latex asiatique était bloquée par la concurrence japonaise. Durant la Dépression, l'entreprise maintint 80 % de ses effectifs en se concentrant sur des contrats militaires régionaux et des biens essentiels (pneus pour camions locaux). Il évita ainsi évitant la faillite qui frappa des rivaux comme Firestone.

Au regard des cycles historiques de démondialisation, certaines entreprises priorisent actuellement la relocalisation de 70 % des importations dans un rayon régional sécurisé, constituent des stocks tampons à 90 jours, investissent dans la traçabilité de flux et tentent de nouer des partenariats avec des acteurs du même camp géopolitique, tout en se concentrant sur les biens à usage à la fois civil et militaire. Dans ces circonstances, il sera plus compliqué pour les opérateurs maritimes globaux de rééditer l'épisode tarifaire de 2020-2021 au cours duquel le conteneur entre Rotterdam et Shanghai connut une hausse de 650 %.