Préface

Plaidoyer pour une recherche-action Réflexions ouvertes pour une innovation africaine utile, opérationnelle et appliquée

Dr Yann ALIX
Délégué Général – Fondation SEFACIL
Co-fondateur et directeur de la collection « Afrique Atlantique »

La collection « Afrique Atlantique » opère une double innovation par l'édition de cette huitième livraison. La première considère la géographie puisque les terrains de recherche des contributions conduisent le lectorat de la Fondation SEFACIL des rives méditerranéennes africaines aux côtes insulaires de l'Océan Indien. *De facto*, l'Afrique Atlantique ose l'aventure sur d'autres rives et d'autres horizons. C'est la seconde innovation : dépasser les trois piliers que sont le maritime, le portuaire et la logistique pour ouvrir l'innovation dans des approches « transversales » avec des contributions sur la finance, la prospective, l'entrepreneuriat ou encore le management des entreprises.

Nonobstant ce pas de côté, force est de rappeler que l'innovation, dans l'immensité plurielle du continent africain, ne se conçoit que par son utilité, son opérationnalité et son usage comme cela est stipulé dans l'acte fondateur de la Fondation SEFACIL. L'innovation doit être le catalyseur et l'accélérateur du développement d'un continent qui doit relever l'un des plus grands défis de l'Humanité, à savoir sortir des centaines de millions de personnes de la pauvreté en deux

ou trois générations de transformations économiques et sociales, urbaines et démographiques, politiques et institutionnelles[1].

Malgré des ressources naturelles indispensables aux transitions énergétiques de demain, l'Afrique demeure un immense gisement de réserves de matières premières qui ont le destin commun, pour leur immense majorité, d'être exportées sans aucune transformation industrielle ou manufacturière. Alors que d'aucuns appellent à une indispensable industrialisation du continent, l'une des premières innovations en matière de recherche, ne consiste-t-elle pas à élaborer des solutions avant-gardistes pour que ces transformations industrielles et manufacturières servent d'abord les consommateurs et habitants du continent ?

À l'heure où l'on s'apprête à célébrer le premier quinquennat de la ZLECAf (*Zone de Libre Echange Continentale Africaine*), échanger des produits forestiers transformés du Bassin Congo contre du cacao ivoirien ou des produits textiles des hauts plateaux éthiopiens reste d'inaccessibles utopies commerciales. Censée être la plus vaste zone de libre-échange continentale avec plus de 1,3 milliard d'habitants, la ZLECAf manque d'innovations pratiques et opérationnelles pour que la facilitation des échanges et la réduction des surcoûts de transport et de transactions deviennent des réalités opérationnelles. Je l'ai déjà argumenté[2], la ZLECAf est trop latéritique et pas assez bleue. Elle est définitivement terrienne et pas du tout maritime. L'innovation passe sûrement par des ré-équilibrages qui feraient que commercer entre deux ports africains puisse être simplifié et même encouragé par des innovations en matière de gestion intégrée des chaînes de valeur africaines. À titre informatif, rappelons que le continent africain demeure le moins bien connecté aux circulations marchandes globalisées ou encore que le total des conteneurs maritimes manutentionnés dans tous les ports d'Afrique (36,48 millions d'EVP en 2022) soit inférieur au trafic du port de Singapour (37 millions en 2022) et dix millions de moins que Shanghai, plus grand port du monde[3] !

La finance et les technologies de l'information sont des secteurs où l'innovation africaine se façonne dans un réalisme pragmatique, cherchant à résoudre des problématiques inhérentes au fonctionnement intrinsèque de sociétés africaines protéiformes et complexes.

1 Voir les travaux de l'économiste et homme politique Béninois Lionel Zinsou, et notamment son discours prononcé le 6 février 2015 au cours du lancement de la Fondation franco-africaine pour la croissance dont il a été le principal instigateur.

2 Alix, Y. (2023). *Histoires courtes maritimes et portuaires. Tome II. D'Afrique uniquement*. Éditions EMS. Caen. 140 pages.

3 Extractions de la base de données portuaires africaines de la Fondation SEFACIL.

La recherche sur et pour l'innovation en Afrique(s) ne doit jamais perdre de vue cet objectif. Elle doit, peut-être encore un peu plus que sur les autres continents, rendre service, réduire les inégalités et tout simplement améliorer la qualité de vie de toutes les habitantes et de tous les habitants. Le continent africain reste le moins urbanisé de tous les continents mais la rapidité contemporaine de la littoralisation des concentrations humaines constitue un enjeu crucial du devenir du continent. Inventer la vie à Lagos, Kinshasa ou Dar-es-Salaam dans 1, 5, 10 ou 25 ans représente une somme quasi infinie de sujets de recherche où les innovations doivent se nourrir d'interdisciplinarité et de complémentarité. La complexité de la gestion intégrée des relations ville-port constitue un formidable terrain de jeu pour une recherche africaine qui projette ses innovations par et pour le devenir du milliard d'urbains littoraux africains à l'horizon 2050.

L'Afrique ne produit que 3 % des gaz à effet de serre (GES) planétaire et pourtant subi dans des magnitudes comminatoires les effets du changement climatique mondial. Une recherche sur et pour l'innovation doit avoir l'outrecuidance de conjuguer le devenir et le bien-être de centaines de millions d'africains pas encore nés avec les affres d'événements paroxystiques et les tendances sur le long terme qui pourraient menacer directement l'avenir de nombreux écosystèmes africains. L'accès à l'énergie sera au cœur de la capacité à vivre ensemble. La recherche et l'innovation doivent être conditionnées en quelque sorte à ces impérieuses perspectives.

In fine, esquisser et projeter une recherche innovante exige de lire les mondes africains à de multiples échelles spatiales et temporelles.

C'est l'un des plus grands défis du continent au moment même où les financements de l'éducation et de surcroît de la recherche universitaire/académique/appliquée sont trop souvent rognés dans les planifications budgétaires nationales africaines. Quand l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) promeut l'indice mondial de l'innovation, le continent africain ne classe aucun pays dans le top 50. Maurice[4] apparait comme l'État africain qui stimule le plus l'innovation en étant classé 57e (sur 132 possible), suivi par l'Afrique du sud (59e) et le Royaume du Maroc (70e).

Des campus du *Kigali Innovation City* de Bumbogo au Rwanda aux productions du *Centre de Recherche Maritime, Portuaire et Logistique* (CREMPOL) de l'Académie Régionale des Sciences et Technique de la Mer (ARSTM) d'Abidjan, la recherche doit prendre

4 Forbes Afrique (2024). *Le classement des 5 pays africains les plus innovants*. Janvier 2024. https://forbesafrique.com/le-classement-des-5-pays-africains-les-plus-innovants/

sa part pour accompagner le devenir d'une jeunesse africaine aussi audacieuse que généreuse et revendicative. Puisse cet opus participer à la stimulation et la reconnaissance d'une recherche-action qui positionne la chercheure/le chercheur du continent au cœur de l'immensité des défis à relever.

Introduction générale

Suzanne M. APITSA, Christian MARCON et Nawal DAFFEUR

Le phénomène de globalisation des marchés a intensifié l'internationalisation des entreprises et par ricochet la concurrence. Cette dynamique a stimulé la nécessité d'agilité, d'innovation et de développement à la fois pour les entreprises et les pays. L'Afrique est au cœur de ces mutations de l'économie mondiale. Elle offre des opportunités intéressantes de recherche pour les entreprises et les pays. Du fait de son émergence sur la scène internationale, des mutations qui la caractérisent, de ses fragilités et de ses difficultés chroniques, les défis qui apparaissent pour le développement et l'innovation sont nombreux. Quels défis l'innovation lance-t-elle à la recherche en et pour l'(es) Afrique(s) ?

Le thème choisi ici pour cet ouvrage porte sur l'innovation. L'innovation est au cœur des enjeux du déploiement de la logistique et du transport, comme dans d'autres activités. On peut facilement commettre l'erreur de croire que les innovations seraient seulement étudiées dans un sens vertical ; qu'elles concernent une activité industrielle, portée par les acteurs de la transformation numérique ou du digital. En réalité, les innovations répondent à des enjeux transversaux affectant des domaines structurants : l'agriculture, la santé (*e-santé*), l'éducation et la formation (*e-learning*), la sécurité des biens et des personnes, la justice, la banque (*mobile money*), l'administration et la gouvernance publiques (*e-gouvernement*), le management (*e-management*), la stratégie, la finance, etc.

L'innovation est une notion vaste, multidimensionnelle et transversale. Toutefois, par sa contribution au bien-être individuel et collectif, l'innovation est un moteur reconnu de la croissance (quanti-

tative ou qualitative) et de la performance économique, environnementale, sociale des entreprises et des pays.

La transversalité de la notion de l'innovation transparait dans les différents chapitres qui composent cet ouvrage. Ce qui caractérise l'originalité de ce dernier, est qu'il réunit les chercheurs de plusieurs disciplines pour discuter et répondre à la question centrale posée au début de cette introduction. Différents contextes africains sont mis à l'œuvre.

Quatre parties structurent cet ouvrage :

La première partie explore l'innovation logistique au sein des organisations africaines. Elle met un accent particulier sur la question portuaire, avec un exemple des enjeux que présente le canal routier de Faladié en République du Mali et l'impact de la digitalisation sur le transport des marchandises en Côte d'Ivoire. Elle aborde aussi les risques associés au transport dans la recherche de modèles innovants pour leur gestion. Les auteurs y présentent les développements observés en Algérie ainsi qu'un modèle collaboratif de gestion des risques associés à la logistique de distribution des gaz médicaux pendant la crise sanitaire.

La deuxième partie quant à elle analyse les innovations financières au sein des organisations africaines. Les auteurs évoquent notamment la distinction entre innovation et inclusion financière à travers le cas de six pays africains (Maroc, Afrique du Sud, Égypte, Kenya, Maurice, Namibie), les innovations introduites par les *business models* sur le marché malgache, ainsi que l'impact de la *business intelligence* sur l'évaluation des performances des financements structurés dans le contexte camerounais.

La troisième partie interroge les évolutions organisationnelles en Afrique, en se penchant notamment sur l'utilisation des bricolages et *shadows* IT dans les entreprises malgaches, du recours au *sensemaking* stratégique comme moyen de transformation organisationnelle dans un cas d'entreprise égyptienne, ainsi que l'impact d'une gestion innovante d'une chaîne d'approvisionnement sur la création de valeur dans un cas burkinabé. Elle explore également le rôle culturel dans l'efficacité des programmes d'accompagnement de l'entrepreneuriat féminin en Côte d'Ivoire.

La quatrième et dernière partie clôt l'ouvrage par des propositions prospectives sur la manière d'innover pour l'Afrique, en insistant notamment sur l'importance de développer les capacités d'anticipation des communautés locales marginalisées pour résoudre les conflits liés à l'exploitation des ressources. Les auteurs montrent

comment la prospective peut constituer un outil d'innovation dans la gouvernance des politiques publiques en Côte d'Ivoire, tout en abordant l'entrepreneuriat transgénérationnel en Égypte et le commerce équitable comme leviers d'innovation.

Un constat peut rapidement être fait par rapport à ces quatre parties. C'est que les opportunités de recherche sont nombreuses et des thématiques diverses sont encore à explorer. Cet ouvrage est une invitation à ne pas clore le débat sur les innovations en Afrique(s), notamment dans le domaine de la logistique et le transport. Ces deux activités sont au cœur des dynamiques de développement et d'innovation des pays de manière générale et de l'Afrique en particulier. Elles traversent diverses problématiques organisationnelles. Autrement dit, le transport et la logistique sont des éléments de compétitivité forts qui permettent non seulement de raisonner en termes de territoires, de gouvernance, de stratégies, de transitions écologique et numérique, mais également en termes de management. Les prochaines éditions, avec le soutien précieux de la fondation SEFACIL sont en cours.