

**LA LOGISTIQUE VERTE COMME VECTEUR DE COMPETITIVITE
SUR LE MARCHE INTERNATIONAL**

**GREEN LOGISTICS AS A VECTOR OF COMPETITIVENESS ON THE
INTERNATIONAL MARKET**

TOUZI Badr

Enseignant chercheur à la faculté des sciences juridiques, économiques et sociales Souissi,
Université Mohammed V de Rabat, Maroc
b.touzi@um5r.ac.ma

Résumé :

Face aux changements constants, aux exigences du marché, aux réglementations en matière de protection de l'environnement et à la prise de conscience des consommateurs, les différentes organisations ont été incitées à prendre en considération la protection de l'environnement dans leurs activités par le biais des pratiques de logistique verte. Ce travail vise à analyser les pratiques de la logistique verte en tant qu'avantage concurrentiel sur le marché international, à travers la revue des travaux de recherche des auteurs qui ont étudié la mise en place de la logistique verte dans les entreprises. Une approche qualitative est descriptive, à travers les méthodes théoriques : systématisation, logique historique, analytique-synthétique et inductive-déductive. Les résultats obtenus indiquent que les entreprises appliquant les pratiques de logistique verte ont atteint la compétitivité par l'internationalisation, les méthodes innovantes et la création de valeur pour les clients. Il est donc conclu que les pratiques vertes améliorent la compétitivité sur le marché international en se démarquant de la concurrence par l'innovation et la gestion efficace des ressources.

Mots clés : Logistique verte ; marché international ; compétitivité.

Abstract:

In the face of constant changes, market demands, environmental protection regulations, and consumer awareness, different organizations have been prompted to consider environmental protection in their operations through green logistics practices. This work aims to analyze the

practices of green logistics as a competitive advantage in the international market, through the review of the research work of authors who have studied the implementation of green logistics in companies. A qualitative approach is descriptive, through the theoretical methods: systematization, historical logic, analytical-synthetic and inductive-deductive. The results obtained indicate that companies applying green logistics practices have achieved competitiveness through internationalization, innovative methods and value creation for customers. Therefore, it is concluded that green practices improve competitiveness in the international market by differentiating from the competition through innovation and efficient resource management.

Keywords: Green logistics; international market; competitiveness.

Introduction

Dans ce processus continu d'adaptation à la mondialisation, qu'il soit dû à la croissance économique, à l'innovation ou à la capacité de survivre à ce phénomène, chaque acteur actif dans ce processus d'adaptation est obligé de développer de nouvelles alternatives, de nouveaux outils ou de nouvelles stratégies pour évoluer, notamment dans les domaines économique et technologique. Cependant, ce processus d'adaptation est accompagné par le niveau de durabilité, où tous ces acteurs actifs doivent se développer, croître et être compétitifs en causant le moins d'impact possible sur l'environnement, puisqu'une adaptation efficace au niveau de la durabilité deviendra un facteur clé de succès pour l'entreprise.

Dans ce contexte, les acteurs actifs sont les différentes organisations intervenant dans la production et la distribution, comme les exportateurs, qui adoptent de nouveaux processus de production, améliorent leurs performances logistiques dans la Supply Chain, afin d'obtenir un système de gestion intégré qui leur permette de contrôler l'impact environnemental et d'être compétitifs. Comme l'affirment les académiciens et praticiens, il faut promouvoir les solutions et les améliorations au stade de conception d'un produit, du pilotage des processus et de choix des alternatives les plus appropriées pour créer des stratégies qui permettent de prévenir, de contrôler et de réduire la pollution environnementale.

En outre, pour parvenir à la rentabilité et à la compétitivité sur le marché actuel, il ne suffit pas de créer des services de qualité et des produits parfaitement fabriqués, mais d'analyser comment le système de production affecte l'environnement et plutôt de faire de l'environnement un client

de l'entreprise. Tenter de réaliser l'hybridation de deux modèles : la performance commerciale et la préservation de l'environnement en un seul élément, dans le but de garantir que cette union soit sur le long terme, en évaluant tous les aspects pour identifier le niveau d'impact sur l'environnement et d'atteindre les objectifs de développement durable.

Le concept de logistique verte a pris de l'importance ces dernières années car il constitue une alternative à la crise de la pollution environnementale générée principalement par les grands industriels, les déchets importants, en plus de l'utilisation excessive des ressources rares, fossiles et non renouvelables. Ce concept permet aux entreprises d'optimiser leurs ressources, leur valeur ajoutée, l'opportunité de se forger une image d'économie verte et durable, d'opter pour la responsabilité sociale des entreprises et d'améliorer ainsi la position concurrentielle de l'entreprise, Il affirme également que l'adoption d'une logistique verte est la meilleure façon de protéger l'environnement.

À cette fin, le travail de recherche suivant vise à analyser les pratiques de la logistique verte en tant qu'avantage concurrentiel sur le marché international. Pour développer cette problématique, une perspective qualitative est utilisée à travers l'examen de 11 articles scientifiques qui ont étudié le concept dans l'environnement des entreprises et la mise en œuvre de la logistique verte dans des entreprises de différents secteurs économiques. Grâce à l'utilisation de méthodes théoriques, telles que les méthodes de systématisation, logique historique, analytique-synthétique et inductive-déductive, permettant de décortiquer à la fois les pratiques de la logistique verte ainsi que leurs importances autant qu'avantage concurrentiel. La structure de l'étude de recherche comprend d'abord une introduction, suivie d'une revue de la littérature qui aborde l'évolution, les concepts et les pratiques de la logistique verte, son rôle également dans les activités économiques ainsi que dans le commerce international. Elle se poursuit par la méthodologie, puis par les résultats, où sont présentés les travaux susmentionnés sur les pratiques de logistique verte et la création d'un avantage concurrentiel sur le marché international. Enfin, la section des conclusions fait la synthèse et propose des réflexions sur le sujet, ainsi que des pistes de recherche futures.

Cadre théorique

Évolution et concept de la logistique verte.

L'origine de la logistique verte remonte au XIXe siècle avec le premier manifeste de défense de l'environnement, rédigé par l'Indien Noah Sealath, adressé au président des États-Unis de

l'époque : Franklin Pierce en 1854, où il explique l'importance de la nature pour sa culture, que le pouvoir et l'argent ne sont pas éternellement durable comme la terre, puisque nous appartenons à la terre et non pas le contraire.

C'est ainsi que l'importance de la prise en compte de l'environnement a commencé à émerger il y a de nombreuses années, où à la fin du XXe siècle, le regroupement des partis verts a commencé en Europe, dans le but d'établir des lois pour protéger l'environnement et réduire l'impact sur la pollution environnementale dans une société fortement industrialisée ainsi que d'optimiser les ressources naturelles. Il convient de mentionner que ces événements découlent des conséquences de la révolution industrielle, due au gaspillage des avancées technologiques, à la production à grande échelle et à la consommation massive de ressources naturelles.

En outre, le contexte de la logistique verte est lié en premier lieu à ce qu'est la logistique elle-même, dont la définition n'est suffisante pour appréhender le champ conceptuel de cette dernière. C'est seulement en refaisant l'histoire du concept que l'on peut mesurer les chemins tortueux du développement de la logistique jusqu'à la *Supply Chain* et mieux comprendre son avenir. A l'origine, les « guerres primitives » s'affranchissaient des besoins d'organisation matérielle (On se sert sur le territoire conquis : pillage), Au IV^e siècle av. J.-C., H. Nikolopoulou met en avant la nécessité de disposer de chariots d'approvisionnement de denrées alors qu'Alexandre le Grand (356-323 av. J.-C.) avant de se lancer dans son périple en Asie, brûla tous ses chariots de denrées afin de rendre moins pesante la mobilité de ses troupes. De par cette réflexion, Alexandre le Grand avait pensé faire précéder le mouvement de ses armées par l'organisation du ravitaillement. Ainsi Jules César en créant la fonction « logista » chargeait un officier de s'occuper des mouvements des légions romaines pour organiser les campements de nuit et constituer les dépôts d'approvisionnements dans les villes soumises". Le mot « logistique » est d'origine militaire. On en doit, semble-t-il, la définition à Antoine-Henri Jomini (1779-1869), est un banquier, militaire, historien et grand théoricien de la stratégie militaire. Longtemps chef d'état-major du maréchal Ney, passé au service des tzars Alexandre 1^{er} et Nicolas 1^{er}, puis conseiller de Napoléon III. Pour lui et pour tous les stratèges du XIXe et du XXe siècle, la logistique est « l'art pratique de déplacer les armées et de les ravitailler en établissant et organisant leurs lignes de ravitaillement ». Le mot volontairement savant voulait manifester le caractère systématique et même géométrique de cette science. Dans « logistique », il y a logos, l'esprit, que l'on retrouve dans les mots « logique », « syllogistique » et dans un certain nombre d'expressions mathématiques et qui exprimerait la complexité de la logistique.

Les guerres de 1870 et de 1914 présentent une innovation logistique d'importance, le chemin de fer, et des besoins nouveaux d'approvisionnement en quantités importantes de munitions. Pour la guerre de 1914-1918 à la bataille de la Marne. Comme lors des guerres précédentes, le ravitaillement l'armée allemande, qui réalisa son extraordinaire mouvement d'enveloppement par le nord-est, se fit sur les territoires occupés selon la technique millénaire, les approvisionnements étant incapables de suivre une avance aussi rapide. La guerre de 1939-1945 a constitué un tournant de la logistique militaire. Pour la première fois dans l'histoire militaire, des forces considérables durent intervenir sans aucune possibilité de soutien local à des milliers de kilomètres de leurs bases. Ce fut le cas des forces allemandes, et des forces américaines un peu partout dans le monde. Il fallut mettre en place de véritables chaînes logistiques à la fois routières, par voies ferrées, par bateaux voire même par avions dans un contexte d'une complexité inouïe. Mais le problème est encore beaucoup plus général si l'on considère que les besoins nouveaux tactiques et stratégiques obligeaient à prendre en compte les besoins en carburant et en pièces de rechange. Pour la première fois dans l'histoire, une opération militaire, le débarquement en Normandie en Juin 1944, put être préparée par des responsables militaires qui prenaient le temps d'étudier systématiquement la logistique et n'eurent pas à improviser. Bien entendu les choses ne se passèrent pas comme il avait été prévu. Un grand jalon dans l'histoire de la logistique militaire qui a permis des progrès très considérables. La fin de la deuxième guerre mondiale a marqué une étape importante pour la fonction logistique dans le milieu des affaires, car les entreprises ont commencé à s'intéresser à l'amélioration des performances par la gestion efficace de leurs ressources, c'est ainsi que la logistique est née (Johnson et Wood, 1993).

Le Conseil des professionnels de la Supply Chain management (CSCMP), une organisation mondiale basée aux USA, définit la logistique d'une manière similaire en termes de gestion de flux des produits et d'informations depuis le point d'origine jusqu'au client final :

"La logistique est la partie de la Supply Chain management qui planifie, met en œuvre et contrôle de façon efficace et efficiente les flux en amont et en aval du stockage des marchandises, des services et des renseignements connexes entre le point d'origine et le point de consommation afin de répondre aux exigences du client. " (CSCMP, 2013). Cette définition est appropriée dans un cadre universitaire car elle concerne la réalisation efficace et effective en amont et en aval des flux de marchandises de la source au client. Cela est important dans le contexte de la gestion environnementale / verte, puisqu'elle permet aux organisations d'avoir le

plus grand impact anthropique sur l'environnement naturel par les processus de fabrication, de transport et de stockage

L'ajout des préoccupations environnementales à la logistique la transforme en logistique compatible avec un environnement logistique durable (LD) ou en logistique verte (LV) (Browne et Allen, 1997). La LV peut se rapporter à des questions telles que les préoccupations écologiques, la conservation, la responsabilité sociale des entreprises (RSE), les préoccupations humanitaires, le commerce équitable, l'eau propre, le bien-être des animaux, l'égalité et la durabilité. Cela représente un certain nombre de défis puisque la définition reste vaste et complexe cela peut signifier différentes choses pour différentes personnes (Saha et Darnton, 2005).

La définition et la portée de la LV dans la littérature est vaste et complexe ce qui la rend similaire au concept de logistique. De nombreux acronymes ont été utilisés dans la littérature pour la décrire (Srivastava, 2007 ; Zhu et Sarkis, 2004 ; Sheu et al., 2005).

Les chercheurs distinguent la logistique verte (LV) (Rao et Holt, 2005 ; Srivastava, 2007 ; Vachon et Klassen, 2006, Simpson et al, 2007) de la logistique durable (LD) (Hagelaar et Van der Vorst, 2004 ; Côté et al, 2008) mais la différence est plus terminologique que conceptuelle. Cette nouvelle forme de logistique peut être vue comme une philosophie organisationnelle alliant des objectifs économiques, la réduction des risques et des impacts écologiques et l'amélioration de l'efficacité écologique.

Il existe diverses définitions de la LV dans la littérature, certaines sont très spécifiques (Gilbert, 2001 ; Diabat et Govindan, 2011). En revanche, d'autres auteurs tels (Zsidisin et Siferd, 2001 ; Srivastava, 2007 ; Sarkis et al., 2011) ont adopté une vision plus large de la SCMD. Nous nous référons à celle de Srivastava, qui est la plus citée, est qui définit la (LV) comme : "l'intégration de la dimension environnementale dans la Supply Chain y compris la conception des produits, l'approvisionnement en matériaux et la sélection, les processus de fabrication, la livraison finale du produit pour le consommateur ainsi que la gestion de fin de vie du produit après sa durée de vie utile. "

Sur la base de la littérature, les objectifs de la logistique verte sont décrits ci-dessous.

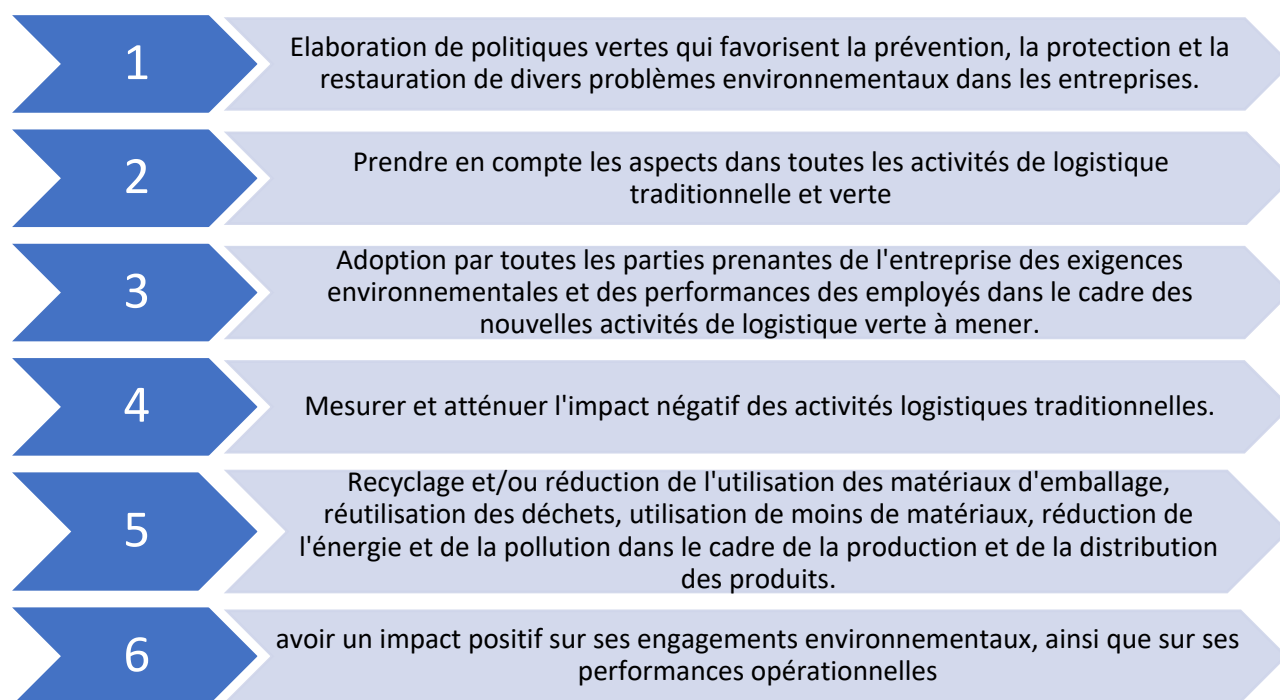


Figure 1 : Les objectifs de la logistique verte (Source : Auteur)

Les objectifs énoncés de la logistique verte considèrent les modèles de pratiques environnementales qui favorisent la prise en charge des aspects de la logistique traditionnelle et la réduction de l'impact négatif. En ce sens, les entreprises qui ont adopté la logistique verte pourraient augmenter leurs chances de générer des avantages concurrentiels sur les marchés internationaux, où les consommateurs et les gouvernements sont préoccupés par les effets des activités industrielles et commerciales sur l'environnement.

Rôle de la logistique verte dans les entreprises (avantage concurrentiel)

La prise de conscience a été croissante dans les opérations logistiques, puisqu'on constate plus de pollution dans les différentes étapes de la Supply Chain, comme l'approvisionnement en matières premières, la production, la distribution et la consommation, pour cette raison les dirigeants reconnaissent l'impact de leurs activités sur l'environnement et essaient de diminuer les impacts à travers des mesures réglementaires comme la consolidation des commandes et la réduction des petites expéditions, ce qui réduit l'utilisation des moyens de transport.

Cela a conduit les entreprises à repenser l'exécution de leurs procédures, tant au niveau de la production que de la logistique, en transformant leurs activités, par exemple avec l'utilisation appropriée des ressources, en mettant en œuvre la responsabilité sociale des entreprises et en

assurant le développement durable, de sorte que la gestion de ces aspects est considérée comme pertinente dans un marché concurrentiel.

A cet effet, ces changements sont dus à la focalisation et à l'orientation de la logistique verte dans les activités des entreprises comme le mentionne plusieurs auteurs, en l'adoption d'exigences environnementales dans les procédures logistiques traditionnelles du fournisseur au client. Afin d'atteindre l'objectif d'une consommation efficace et adéquate des ressources naturelles, d'une gestion sûre des déchets et des résidus, de la réduction de la pollution et de l'utilisation optimale des transports, réduisant ainsi l'impact environnemental des organisations.

L'objectif de la logistique verte est la systématisation de tous les processus de la Supply Chain, dans le but de satisfaire les besoins des consommateurs, en tenant compte d'aspects tels que la pollution, le cycle de vie des produits et le changement climatique. Les activités logistiques sont aujourd'hui orientées par un système où les contraintes environnementales telles que l'exploitation du sol, de l'eau et de l'air, la consommation énergétique sont autant d'aspects déterminants pour le marché (Navavongsathian et., 2020).

La mise en œuvre de la logistique verte dans les entreprises commence par le choix des fournisseurs, la mise en œuvre de bonnes pratiques de production et l'utilisation de stratégies d'économie circulaire pour les produits. Elle apporte également un haut niveau d'organisation à tous les processus commerciaux, de sorte que la réduction de l'impact environnemental sera un élément fondamental de la création d'entreprises durables.

Une autre question de la logistique verte dans les entreprises est liée à la gestion des coûts, qui à leur tour avec la mise en œuvre de ce concept deviennent des coûts environnementaux, qui se transforment en un aspect nécessaire pour obtenir des Supply Chain et une logistique écologiquement durable, donnant lieu à l'union des actions humaines avec l'environnement. Cela établit la transformation des actions humaines en dépendance de leur environnement en mettant l'accent sur l'équilibre entre les ressources naturelles et la nature.

En appliquant la logistique verte aux activités des entreprises, on diminue l'impact sur l'environnement et on gagne en compétitivité sur le marché. En effet, les clients sont parfois prêts à payer plus cher pour des services ou des produits qui contiennent une certification environnementale ou un label vert, ce qui indique que l'entreprise exerce ses activités dans le respect des pratiques de responsabilité sociale des entreprises. C'est pourquoi la logistique verte est un processus durable d'un point de vue commercial, ainsi qu'une pratique éthique.

L'importance de la logistique verte pour être compétitif est essentiellement basée sur le système de production, il convient donc de revoir la structure organisationnelle, où leurs stratégies d'entreprise (planification de leurs ressources), opérationnelle (forme de la capacité de production), marketing (vente et commercialisation des produits) et financière (choix et utilisation des ressources) devraient œuvrer en synergie pour la protection de l'environnement.

Aujourd'hui, afin d'obtenir un avantage concurrentiel sur le marché international, les stratégies d'entreprise doivent être orientées vers un système assurant un équilibre cohérent et viable à long terme entre ces trois dimensions (économique, environnementale et social), un équilibre qui ne peut être atteint qu'à une triple condition : Être équitable, être vivable et être viable. En outre, il a été démontré que la mise en œuvre de stratégies respectueuses de l'environnement influence positivement la compétitivité des entreprises.

La logistique verte est identifiée comme une opportunité d'analyser l'équilibre entre l'optimisation, le coût, le bénéfice et la satisfaction du client, en interdépendance avec toutes les parties prenantes de l'entreprise. De cette manière, toutes les activités de la Supply Chain sont transformées en un aspect compétitif et stratégique, car les résultats de l'application de la logistique verte peuvent être mesurés de manière objective, exacte et précise.

Logistique verte et commerce international

La mondialisation a eu une influence importante sur les entreprises, c'est pourquoi elles ont choisi d'étendre leurs marchés au-delà de leurs frontières, faisant face ainsi à plus de concurrence dans leurs activités, avec pour objectif principal le positionnement international et l'amélioration des aspects logistiques dans le fonctionnement de leurs Supply Chain pour satisfaire leurs clients internationaux. Cependant, ces entreprises se concentrent uniquement sur la dimension économique, négligeant la dimension environnementale, qui est actuellement un aspect important sur le marché international (Bai et Sarkis, 2017).

De cette façon, la logistique est mise en œuvre à travers la logistique verte, comprenant cinq processus principaux ressortant de la littérature : l'éco conception ou éco design, l'éco sourcing, l'éco manufacturing, la logistique verte et inverse, le recyclage. La logistique verte est donc une solution intégrée à l'impact environnemental positif pour le commerce international.

Dans le commerce international, la logistique verte se concrétise avant tout par le produit, puisque la conception de l'emballage est pensée pour être respectueuse de l'écosystème jusqu'à la fin de sa vie utile. Ainsi, les emballages et conditionnements recyclables et réutilisables

reflètent en quelque sorte l'engagement des entreprises dans l'organisation de leurs procédures (Graça et Camarinha, 2017 ; Lisec et al, 2018).

À cet effet, il convient de mentionner que, de la même manière que la logistique verte soutient le développement efficace du commerce international, de la même manière que le commerce complète la logistique verte, comme le mentionne l'OMC (2011).

La logistique verte ouvre également la voie aux fournisseurs, aux producteurs et aux négociants de produits innovants sur le plan environnemental, ce qui rend ces entreprises plus compétitives et augmente leurs bénéfices, car la capacité d'innover sur les marchés internationaux favorise la spécialisation des produits verts qui nécessitent une recherche et un développement soutenus.

Méthodologie

Cette étude a une approche qualitative et descriptive basée sur l'analyse et l'identification des pratiques de logistique environnementale en tant qu'avantage concurrentiel, à travers les méthodes théoriques : systématisation, logique historique, analytique-synthétique et inductive-déductive.

La recherche comprend l'examen de 11 articles de différents auteurs qui étudient et analysent la logistique verte comme une stratégie de différenciation et d'avantage concurrentiel. Les articles sélectionnés comprennent des études de cas d'entreprises qui ont mis en place des pratiques de logistique verte, les défis et les avantages obtenus de cette dernière.

Résultats et discussion

Par rapport à l'objectif proposé et au cadre théorique précédent, les résultats sont présentés comme le traitement de l'information des principaux résultats présentés dans les travaux sur les pratiques de la logistique verte. Cette démarche consiste à identifier les pratiques de logistique verte et à déterminer l'avantage concurrentiel qu'elles procurent.

Dans le tableau 1, les données des 11 articles qui ont traité les pratiques de logistique verte dans différents secteurs d'activité :

Auteurs / Année	Échantillon	Pratiques de LV	Avantage concurrentiel
Persdotter et al (2019)	3 entreprises de logistique suédoises	Le cadre utilisé pour l'intégration est le processus MPLED qui se compose de cinq activités : (1) Sélection des variables de performance de la logistique environnementalement durable, (2) définition des indicateurs de performance de la logistique environnementalement durable, (3) fixer des objectifs de performance environnementalement durable, (4) mesurer les indicateurs de performance logistique environnementalement durable, et (5) analyse et action des indicateurs de performance de la logistique environnementalement durable.	-L'utilisation d'un processus MPLED pour l'intégration n'est ni une tendance éphémère ni une pratique établie, bien qu'il s'agisse d'une opportunité commerciale. -Intégration du processus MPLED entre acheteurs et 3PLs
Soares et al. (2017)	Entreprise industrielle brésilienne	-Stratégie de partenariat avec les clients : réutilisation des matériaux -	Facteur de différenciation : -La mise en œuvre de stratégies financières

	dédiée à la fabrication de produits en verre et implantée dans plus de 120 pays.	Prise de conscience d'une vision environnementale en termes de bénéfices -Optimisation des ressources naturelles	contribue à la logistique verte -Améliore l'image de marque de l'organisation.
Trivellas et al. (2020)	134 entreprises en Grèce, dans le secteur agroalimentaire	-Mise en œuvre de la RSE - Emballage écologique - Recyclage	-Logistique intégrée -Information intermodale plus verte
Muñoz et al. (2019)	349 PME portugaises actives dans la distribution, le stockage et le transport	-Appliquer l'approche du triple bottom line : développement économique, social et environnemental -Échanger des informations entre les trois dimensions -Concevoir un code d'éthique environnementale.	-Innovation durable -Croissance durable -Compétitivité internationale
Yudi et al. (2017)	230 PME et entreprises manufacturières multinationales en Malaisie	-Mise en œuvre de la norme ISO14001 -Guide des pratiques organisationnelles pour évaluer l'agilité de la Supply Chain verte.	-Réductions des émissions de gaz à effet de serre -Efficacité des ressources logistique -Réduction des coûts, augmentation des ventes et des parts de marché
Björklund et al. (2016)	12 entreprises multinationales de vente au détail en Suède	-Communiquer les politiques de durabilité aux fournisseurs -Formation et sensibilisation des fournisseurs	-Compatibilité sociale et écologique de la part des consommateurs. -Forum pour les entreprises

		<ul style="list-style-type: none"> -Conduite éco-efficace -Localisation et capacité des entrepôts 	
Pillay et Patmond (2015)	160 entreprises de logistique dans la région de Durban-Afrique du Sud	<ul style="list-style-type: none"> -Appliquer la législation environnementale du pays. -Recyclage des emballages -Réorientation de la Supply Chain 	<ul style="list-style-type: none"> -Sensibilisation aux initiatives écologiques -Promotion des énergies renouvelables -Réduction de l'utilisation des emballages
Richnák et Gubová (2021)	165 entreprises du secteur automobile en Slovaquie	<ul style="list-style-type: none"> -Agir dans le cadre de la RSE -l'implantation continue des outils verts -Utilisation des politiques vertes 	<ul style="list-style-type: none"> -Amélioration de la compétitivité sur le marché -Investissement dans un logiciel de logistique verte
Sadeghian et al. (2021)	297 entreprises de logistique australiennes	<ul style="list-style-type: none"> -Réglementation gouvernementale -La responsabilité et l'atténuation des risques -Analyse des coûts 	<ul style="list-style-type: none"> -Accès à de nouveaux marchés -Une forte sensibilisation des clients
Zaid et al (2021)	170 entreprises de production agroalimentaire, pharmaceutique et chimique en Palestine	<ul style="list-style-type: none"> -Économies d'énergie -Coopération et partenariat entre l'entreprise et ses parties prenantes -Développement d'un système logistique intégré 	<ul style="list-style-type: none"> -Valeur ajoutée dans le développement environnemental -Performance en matière de durabilité
Cherrafi et al. (2018)	374 entreprises manufacturières de différents pays	<ul style="list-style-type: none"> -Mise en œuvre du LEAN : TIC, optimisation des flux, et élimination des déchets. -Pratiques écologiques et éco-conception 	<ul style="list-style-type: none"> -Optimisation de la gestion de la supply chain -l'agilité d'introduction de nouveaux processus.

		- Analyse du cycle de vie -Pratiques innovantes	- Approche de la production selon les trois dimensions de la durabilité.
--	--	--	--

Tableau 1 : Pratiques de logistique verte dans différents secteurs d'activité (Source : Auteur)

Parmi les études analysées, toutes présentent des cas d'entreprises appliquant des pratiques de logistique verte liées à la rentabilité, à la différenciation sur le marché à long terme, à la coopération avec les parties prenantes, à un comportement responsable vis-à-vis de l'environnement (Björklund et al. 2016 ; Zaid et al 2021 ; Persdotter et al 2019). Egalement à la réutilisation des matériaux, au développement d'emballages respectueux de l'environnement (Trivellas et al. 2020). Sélection de fournisseurs respectueux de l'environnement, le respect et l'application de la législation environnementale (Pillay et Patmond, 2015 ; Sadeghian et al. 2020 ; Richnák et Gubová, 2021). Mise en place de la norme ISO14001 (Yudi et al. 2017) et aux trois dimensions de développement durable (Cherrafi et al. 2018).

En outre, les études réalisées ont mis en évidence certains cas d'entreprises qui, en plus de mettre en œuvre des pratiques de logistique verte, utilisent des stratégies de gestion efficaces et efficientes. Par exemple, Recalde et al. (2015) utilisent la méthode de gestion des stocks ABC pour développer des pratiques de logistique verte, tandis que Richnák et Gubová (2021) utilisent la stratégie de RSE pour couvrir non seulement l'aspect environnemental, mais aussi tous ces engagements sociaux et économiques que les organisations doivent respecter, et enfin Yudi et al. (2017) abordent les critères d'agilité de la Supply Chain verte dans les organisations certifiées ISO14001.

Seroka (2016) indique que l'adoption des initiatives vertes dans l'entreprise est due à un soutien organisationnel, par le partage des responsabilités internes entre tous les acteurs de la chaîne de valeur et la mise en œuvre de la norme ISO 1400. Dzwigol et al. (2021) mentionnent également que la logistique verte devrait avoir 3 axes principaux : réduire l'impact sur l'environnement, maintenir une économie circulaire et agir sur RSE.

En ce qui concerne les avantages concurrentiels obtenus par les entreprises grâce à l'application de pratiques de logistique verte ou à l'incorporation d'aspects environnementaux, on peut dire que ces stratégies ont permis de s'internationaliser et de pénétrer des marchés exigeants. De même, la mise en œuvre des processus de production en relation avec les objectifs de l'UNESCO, la connaissance des tendances environnementales, l'application des approches innovantes, être des pionniers en matière de politiques et de réglementations environnementales

et surtout créer de la valeur pour les clients sont autant d'atouts pour détenir des facteurs clés d'avantages concurrentiels sur le marché (Xie et al., 2019).

À cette fin, la logistique verte favorise la coopération de tous les acteurs de la Supply Chain, permet l'introduction de produits durables et compétitifs, et l'accès à des marchés de niche en relation avec la logistique durable (Majarres et al., 2020). En plus de produire conformément aux législations environnementales, de livrer efficacement (Engelage et al., 2016), d'acquérir une réputation d'entreprise, d'améliorer les processus d'approvisionnement et d'assurer la protection de l'environnement (Khan et Dong, 2017).

Conclusion

Conformément à l'objectif de cette recherche, qui est d'analyser les pratiques de logistique verte en tant qu'avantage concurrentiel sur le marché international, les résultats présentés montrent que les pratiques de logistique verte sont appliquées par les entreprises intervenantes sur les marchés internationaux dans différents secteurs.

Au-delà de la tendance à la responsabilité environnementale qui s'est développée ces dernières années, les entreprises étudiées font preuve d'un haut degré de sensibilisation à la protection de l'environnement, c'est pourquoi elles appliquent la logistique verte conjointement avec d'autres stratégies de management qui les aident à orienter ses pratiques, de mettre en œuvre également vers les certifications environnementales et le respect des objectifs de développement durable jusqu'en 2030, ce qui permet d'améliorer leur réputation et de se différencier de la concurrence.

En ce sens, il est souligné que la logistique verte est responsable de la gestion efficace des ressources logistiques, ce qui favorise le développement d'une économie durable pour l'ensemble de la Supply Chain, (c'est-à-dire de la matière première, la production, le stockage, le transport, à la livraison au consommateur final), et grâce à des outils et des stratégies innovantes pilotés par l'entreprise, l'État et toutes les parties prenantes ayant de l'intérêt et du pouvoir afin de favoriser la durabilité.

L'application des pratiques analysées par la logistique verte renforce la capacité à être plus compétitif sur le marché international. En effet, comme cela a été démontré, ces pratiques ont non seulement un impact environnemental et économique, mais aussi un impact social, en faisant adopter au consommateur une culture verte qui privilégie les produits ayant un cycle de vie complet et ayant le moins d'impact possible sur l'environnement.

À cet effet, il est mentionné que l'élément le plus important de la logistique verte est l'innovation, puisqu'à travers cette dernière, elle se concentre sur la recherche et développement de matériaux, d'équipements, de machines et de types de transport causant le moins d'impact sur l'environnement, ainsi que de contribuer à briser le paradigme selon lequel l'application de ce type de pratiques vertes représente des coûts et des dépenses très élevés pour les entreprises ; puisque la conversion des Supply Chain à la responsabilité environnementale est l'une des stratégies majeurs appliquées par les organisations dans le monde pour garantir leur compétitivité.

Les limites de ce travail est qu'il s'agit d'une étude documentaire, avec une approche qualitative, il est donc suggéré que dans une recherche future, une étude corrélacionnelle soit réalisée sur un secteur en termes de pratiques utilisées de logistique verte. Une étude complémentaire consisterait à proposer un modèle directeur de pratiques vertes dans l'écosystème des entreprises.

Références

1. Bai, C., & Sarkis, J. 2017. “Improving Green Flexibility through Advanced Manufacturing Technology Investment: Modeling the Decision Process”. *International Journal of Production Economics*, 188 (1), 86-104.
2. Browne, M., & Allen, J. 1997. “The Central Role of Logistics in Reducing Environmental Impacts: A Case Study of the Biomass Industry”. *Logistics spectrum*, 12.
3. Cherrafi, A., Garza, J., Kumar, V., Mishra, N., Ghobadian, A., & Elfezaz, S. 2018. “Lean, Green Practices and Process Innovation: A Model for Green Supply Chain Performance”. *International Journal of Production Economics*
4. Côté, R.P., Lopez, J., Marche, S., Perron, G.M., Wright, R., 2008. “Influences, Practices and Opportunities for Environmental Supply Chain Management in Nova Scotia SMEs”. *Journal of Cleaner Production*. 16, 1561-1570.
5. CSCMP, 2013. “Supply chain visions, logistics terms and glossary”. *Council of Supply Chain Management Professionals, Washington*.
6. Diabat, A., Govindan, K., 2011. “An analysis of the drivers affecting the implementation of green supply chain management”. *Resources, Conservations and Recycling*. 55(6), 659-667.
7. Dzwigol, H., Trushkina, Kwilinski, & Alesky., 2021. “The organizational and economic mechanism of implementing the concept of green logistics”. *Virtual Economics*, 4(2), 41-75.
8. Gilbert, S. 2001., “Greening supply chain: enhancing competitiveness through green productivity”. *Tapei, Taiwan*. 1-6.
9. Graça, P., & Camarinha, L., 2017. “Performance Indicators for Collaborative Business — Literature Review and Trends.”. *Technological Forecasting and Social Change* 116 (1), 237-255.
10. Hagelaar, GJLF., van der Vorst, JGAJ., 2004. “Organising Life-cycles in Supply Chains”. *Greener Management International*. 45, spring, 27-42.
11. Johnson, J. C., & Wood, D. F., 1993. “Contemporary Logistics”. 529-546.
12. Khan, S., & Dong, Q., 2017. “The Environmental Supply Chain Management and the Companies’ Sustainable Development”. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, 99(1), 125-129.

13. Lisec, A., Antic, S., Campuzano, F., & Pejic, V., 2018. “An approach to packaging waste reverse logistics: case of Slovenia”. *Transport* 33 (5), 1104-1112.
14. Muñoz, L., Curado, C., & Galende, J., 2019. “The Triple Bottom Line on Sustainable Product Innovation Performance in SMEs: A Mixed Methods Approach”. *Sustainability*, 11(6), 1-22.
15. Navavongsathian, A., Vuthipadadorn, D., Farangthong, S., Janthongpan, S., & Juntasart, R., 2020. “Study of Green Logistics Managing Potential and the Preparedness of Auto Parts Industries in Thailand”. *TEM Journal*. 9(4), 1524-1534.
16. Persdotter, M., Hulthén, H., & Forslund, H., 2019. “Environmentally Sustainable Logistics Performance Management Process Integration between Buyers and 3PLs”. *Sustainability*.
17. Pillay, K., & Patmond, T., 2015. “The challenges of green logistics in the Durban road freight industry”. *Environmental Economics*, 6(1), 64-73.
18. Rao, P., Holt, D., 2005. “Do green supply chains lead to competitiveness and economic performance?” *International Journal of Operations & Production Management*. 25(9), 898-916.
19. Richnák, P., & Gubová, K., 2021. “Green and Reverse Logistics in Conditions of Sustainable Development in Enterprises in Slovakia”. *Sustainability*, 13(2), 1-23.
20. Sadeghian, S., Cahoon, S., Chen, S.-L., Pateman, H., & Mojtaba, S., 2021. “Investigating the factors influencing Australian logistics companies toward environmental activity adoption”. *Maritime Business Review Emerald Publishing Limited*, 1-14.
21. Saha, M., Darnton, G., 2005. “Green companies or green companies : are companies really green, or are they pretending to be ?” *Business and Society Review*. 110(2), 117-157.
22. Sarkis, J., Zhu, Q., Lai, K.-H., 2011. “An organizational theoretic review of green supply chain management literature”. *International Journal of Production Economics*. 130(1), 1-15.
23. Seroka, O., 2016. “Green initiatives in environmental management of logistics”. *Transportation Research Procedia*, 16 (1), 483 – 489.
24. Sheu, J.B., Chou, Y.H., Hu, J.J., 2005. “An integrated logistics operational model for green supply chain management”. *Transportation Research Part E*. 41(4), 287-313.
25. Simpson, D, Power, D, Samson, D, 2007. “Greening the Automotive Supply Chain: a Relationship Perspective”. *International Journal of Operations & Production Management*. 27(1), 28-48.

26. Soares, L., Nery, G., & Kawamoto, L., 2017. “Economic strategy for reducing costs with materials can also bring benefits for environment: proposal based on the study in a brazilian industry”. *Revista ENIAC Pesquisa, Guarulhos (SP)*, 6(1), 109-122.
27. Srivastava, S.K., 2007. “Green supply-chain management: a state-of-the-art literature review”. *International Journal of Management Reviews*. 9(1), 53-80.
28. Trivellas, P., Malindretos, G., & Reklitis, P., 2020. “Implications of Green Logistics Management on Sustainable Business and Supply Chain Performance: Evidence from a Survey in the Greek Agri-Food Sector”. *Sustainability* 2020, 12(24), 1-29.
29. Vachon, S, Klassen, R.D., 2006. “Extending Green Practices Accross the Supply Chain, The Impact of Upstream and Downstream Integration”. *International Journal of Production Economics*. 26(7), 795-821.
30. Xie, R., Chen, P., Zou, Y., & Tang, J. (2019). “Green Transportation and Logistics Performance: An Improved Composite Index”. *Sustainability*, 11(10), 1-17.
31. Yudi, F., & Geevaneswary, S. (2017). “Green supply chain agility in EMS ISO 14001 manufacturing firms: empirical justification of social and environmental performance as an organisational onmental performance as an organizational”. *Int. J. Procurement Management*, 10 (1), 51-69.
32. Zaid, A., Sleimi, M., & Alaqra, N., 2021. “Environmental Logistic Management, Stakeholders Pressures and Sustainable Performance”. *Journal of University of Shanghai for Science and Technology*, 23(1), 391-396.
33. Zhu, Q., Sarkis, J., 2004. “Relationships between operational practices and performance among early adopters of green supply chain management practices in Chinese manufacturing enterprises”. *Journal of Operations Management*. 22(3), 265-289.
34. Zsidisin, G.A., Siferd, S.P., 2001. “Environmental purchasing: a framework for theory development”. *European Journal of Purchasing & Supply Management*. 7(1), 61-73.