

LA LOGISTIQUE VERTE : ENTRE CHOIX ET OBLIGATION

GREEN LOGISTICS: BETWEEN CHOICE AND OBLIGATION

ZAID Manal

Doctorante

Ecole supérieure de technologie Oujda

Université Mohammed Premier

Management et développement des entreprises et des organisations

Maroc

ELJAI Fadoua

Enseignante chercheuse

Ecole supérieure de technologie Oujda

Université Mohammed Premier

Management et développement des entreprises et des organisations

Maroc

Date de soumission : 30 /08/ 2025

Date d'acceptation : 08/10/2025

Pour citer cet article :

ZAID. M. & ELJAI. F. (2025) « LA LOGISTIQUE VERTE : ENTRE CHOIX ET OBLIGATION », Revue Française d'Economie et de Gestion « Volume 6 Numéro 10 » pp : 240- 259.

Author(s) agree that this article remain permanently open access under the terms of the Creative Commons

Attribution License 4.0 International License



Résumé

Le développement durable est devenu un sujet primordial pendant ces dernières années, il est au centre des préoccupations des politiciens, des acteurs économiques et de la communauté scientifique. Dans ce contexte, L'UE était parmi les premiers qui s'est pleinement engagée dans ces efforts internationaux, c'est le leader, l'acteur le plus dynamique dans la ratification des engagements envers le développement durable. Par ailleurs, selon la relation profonde entre l'UE et le Maroc, le royaume, s'est lancé dans la stratégie nationale de développement durable, en fixant certains objectifs pour accélérer sa transition pour une économie verte, de ce fait, les entreprises sont appelées à prendre en considération les problématiques de développement durable à travers la mise en place des pratiques de la logistique verte. Alors la question qui se pose est la suivante : est-ce que la logistique verte est-elle considérée comme un choix ou une obligation par l'entreprise marocaine ?

Notre article met en lumière, l'expérience européenne et marocaine dans la logistique verte en mettant l'accent sur l'impact des pratiques de la logistique verte sur le comportement des entreprises.

Mots clés : logistique ; verte ; entre ; choix ; obligation.

Abstract

The issue of sustainable development has become a key topic in recent years, central to the concerns of politicians, economic stakeholders, and the scientific community. In this context, the EU was among the first to fully engage in these international efforts; it is the leader and the most dynamic player in ratifying commitments to sustainable development. Furthermore, based on the deep relationship between the EU and Morocco, the Kingdom has embarked on a national sustainable development strategy, setting certain objectives to accelerate its transition to a green economy. As a result, companies are being called upon to consider sustainable development issues through the implementation of green logistics practices. The question then arises: do Moroccan companies consider green logistics?

Our article highlights the European and Moroccan experience in green logistics, emphasizing the impact of green logistics practices on business behavior.

Keywords: logistics; green; between; choice; obligation.

Introduction

Face à l'accélération des transformations que subit notre environnement et aux dégradations tant qualitatives et quantitatives qui affectent les ressources naturelles, la notion du développement durable a connu ces dernières décennies un développement considérable jusqu'à devenir l'une des préoccupations principales des décideurs publics, des politiciens, des acteurs économiques et de la communauté scientifique.

A ce titre, il est urgent de prendre conscience collectivement des besoins sociaux, économiques et environnementaux qui permettent à notre génération et à celles futures de préserver notre espèce sur Terre. Les premiers efforts fournis sont d'ordre réglementaire et législatif.

En effet, depuis une trentaine d'années, le droit de l'environnement a considérablement évolué grâce aux conventions internationales qui ont dotées les pays signataires des moyens juridiques et institutionnels pour lutter contre les problèmes environnementaux qui dépassent le cadre strict de la souveraineté des Etats

L'UE était parmi les premiers qui s'est pleinement engagée dans ces efforts internationaux, c'est le leader, l'acteur le plus dynamique dans la ratification des engagements envers le développement durable. Cela s'est traduit dans un cadre réglementaire interne par les pays membres (les pays européens) en insistant sur l'intégration des principes économiques, sociaux et environnementaux du développement durable dans les politiques et les stratégies sectorielles à savoir le secteur de logistique. Ce qui donne naissance à une nouvelle approche : La logistique verte.

Le Maroc, à son tour, s'est engagé dans la préservation de l'environnement à l'échelle nationale et internationale, un engagement qui s'est concrétisé par l'adhésion du pays à la plupart des accords multilatéraux sur l'environnement et aussi l'adoption des lois et des normes nationales afin de développer de nombreux programmes et stratégies nationales.

L'importance qu'accorde le royaume à l'environnement, l'oblige à mettre en place une gouvernance pour intégrer le développement durable en réalisant des progrès significatifs dans l'intégration de la durabilité dans les politiques logistiques sectorielles. Grâce à la Stratégie Nationale pour le Développement Durable(SNDD), un programme adopté le 25 juin 2017 qui vise à accélérer la transition du Maroc vers une économie verte, en constituant l'un des objectifs majeurs de la logistique verte.

La logistique verte ou durable, consiste à intégrer des mesures vertes dans les opérations logistiques. Sa fonction stratégique de cette dernière dans le pilotage des flux la positionne au centre d'un dispositif susceptible :

- D'accroître la compétitivité des entreprises.
- De réduire l'impact écologique des échanges.

A ce constat, le rôle crucial que les entreprises marocaines peuvent jouer est : s'investir dans des technologies propres et durables pour réduire l'impact écologique. D'où la problématique suivante : Dans quelle mesure la logistique verte peut-elle être considérée comme un choix ou une obligation par l'entreprise marocaine ?

Cette problématique nous conduit à poser les questions suivantes :

- Que signifie le développement durable théoriquement ?
- Quelle est l'expérience européenne dans le cadre du développement durable et la transition écologique ?
- En quoi consiste la logistique verte ?
- Quel est l'état des lieux de la logistique verte au Maroc ?
- Quel est l'impact de la logistique verte sur l'entreprise marocaine ?

L'objectif principal est d'illustrer l'attitude des entreprises marocaines vers la logistique verte en se basant sur les différents efforts déployés par le Maroc dans ce cadre et leurs retombées sur les organisations marocaines, par ailleurs notre travail repose principalement sur deux expériences du développement : l'expérience européenne et l'expérience marocaine tout en se basant sur les deux points suivants :

En premier lieu, il est nécessaire de définir le développement durable théoriquement pour bien présenter l'expérience européenne dans le cadre du développement durable et par la suite de la logistique verte.

En deuxième lieu, pour répondre à notre question principale et pour bien illustrer la perception des entreprises sur la logistique verte et l'impact de ses pratiques sur le comportement des entreprises marocaines, il faut d'abord définir la logistique verte, ensuite présenter l'état des lieux de la logistique verte au Maroc et les pratiques environnementales et vertes des entreprises.

1. Le Monde en voie de développement durable : Revue de littérature

1.1. Le développement durable : Approche théorique

Le développement durable est une expression qui comprend un rapport de confrontation entre le développement d'un côté et la durabilité d'un autre côté ; la définition de ces deux concepts permet d'explicitier ce lien et définir l'origine de cette notion.

1.1.1. La durabilité

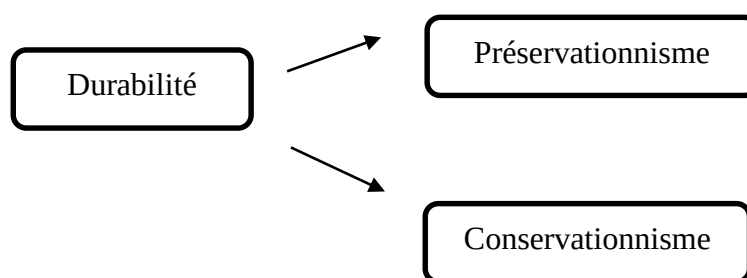
Selon Thomas Robert Malthus (1766-1834), le père paradoxal et le grand initiateur de la vague de durabilité et des limites que peut causer le comportement humain. Il met l'accent sur l'insuffisance et la rareté des ressources face à la croissance et l'augmentation de la population. C'est une interrogation sur l'essoufflement des ressources terrestres, qui constitue l'élément principal et la source d'inspiration du développement durable.

L'idée d'insuffisance des ressources naturelles a entraîné une inquiétude, ce qui poussait les littéraires à poser une question principale : Faut-il exploiter les ressources ou préserver les ressources ?

Cette période des années 1800 est marquée par l'apparition du préservationnisme et le conservationnisme aux états unis à la fin du 19ème siècle, deux mouvements qui ont généré des conflits, des contradictions et des points de vue opposés sur la valeur intrinsèque relative à la nature.

En ce qui concerne, le préservationnisme, c'est un courant qui consiste à protéger la nature de toute activité et exploitation humaine. Au contraire, les conversationnistes invitent à la protection et la gestion durable et utile des ressources au service des humains, c'est pour cette raison, pour eux il est important d'avoir des réserves des sources naturelles pour satisfaire leurs besoins et afin que les générations futures puissent les utiliser d'une manière rationnelle tout en se basant sur l'intégration du facteur humain qui peut être une valeur ajoutée à la nature : « une intégration excellente. (Veyret, 2005).

Figure N°1 : Présentation de la vague de durabilité



Source : Jegou, A. (2007). Les origines du développement durable. L'information Géographique, 71(3), 19-28.

Sous l'effet des changements économiques qu'a connu le monde après la deuxième guerre mondiale les questions du développement et de croissance avec une négligence de la question environnementale. Un débat de croissance économique était au centre des préoccupations des économistes, une opposition entre les keynésiens (qui adoptent l'idée de conciliation entre

l'équité sociale et l'efficacité économique du système capitaliste) et les néoclassiques sur le point de durabilité de la croissance.

Pour les keynésiens, le dynamique économique capitaliste est instable par nature : la croissance n'a rien indéfini, en revanche, les néoclassiques inventent, à la suite, des modèles économiques qui démontrent la possibilité d'une croissance équilibrée sur le long terme. De ce fait, à l'heure de la reconstruction des pays européens, de la décolonisation et du développement des pays tiers-monde (les pays tiers-monde : ce sont les pays ignorés et négligés par les deux grandes puissances économiques, les états unis et la Russie.), (Vivien,2005) .

Une économie de développement se constitue, qui cherche de son tour à démontrer l'incapacité des modèles économiques rédigés par les néoclassiques et à guider les politiques économiques des pays tiers monde.

Dans le même temps, l'Europe occidentale constitue le premier terrain d'expérimentation des politiques du développement mené par les Etats Unis avec l'instauration du plan Marshall (1947-1953), qui apparaît comme un véritable levier du développement pour les économistes, selon Harry Truman (1947), tous les pays sont appelés à connaître le même processus de développement économique, certains sont en avance, d'autres en retard. Alors le tiers monde doit rattraper les pays développés selon un modèle unique.

Cette théorie est caractérisée par un développement uniforme, universel et identique pour tous les pays quels que soient leur culture, leur histoire et leur contexte national, soutenue par l'aide publique de développent pour accompagner les pays de décolonisation , pourtant certains économistes trouvaient que cette théorie n'est en réalité qu'un outil stratégique et géopolitique qui permet d'aider les pays alliés des états unis, ce qui justifie l'effet de dépendance vis-à-vis les pays riches qui peut élargir l'écart entre les pays développés et les pays tiers monde.(Brunel, 2004).

Au tournant des 1970, des économistes reprennent la question d'environnement en mettant l'accent, sur le taux de gaspillage des ressources naturelles et le taux de croissance démographique. Cette période a connu l'émergence et la montée d'une nouvelle science disciplinaire « l'écologisme » qui permet d'étudier les interactions entre les écosystèmes naturels , ainsi que les rapports entre l'environnement et l'homme , soutenu par la publication d'un rapport (the limits to the growth) qui présente un modèle de développement de l'écosystème , un dynamisme qui a généré un nouveau modèle de pensée qui consiste à traiter le développement et environnement comme un seul problème ; il fallait prendre en considération les limites matérielles de l'environnement et les retombées irraisonnées des

sources naturelles . Cette idée a été justifiée par l'événement du choc pétrolier (1973), ce choc qui a bouleversé l'économie mondiale, ou les pays ont pris conscience de leur dépendance vis-à-vis une ressource non renouvelable (le pétrole).

Ce déficit énergétique provoquait une crise de transport, de production, ce qui montrait que la croissance n'est pas infinie.

C'est pour cette raison, l'état de l'environnement planétaire était une vision principale pour la majorité des pays du monde, ce qui a donné naissance, le programme des nations unies (PNUE) en générant des slogans qui s'articulent autour d'une seule idée : « une seule idée, un seul pays ».

L'une des questions principales posées dans ce programme est le traitement de la confrontation entre le développement et l'environnement. Plusieurs efforts fournis, à savoir la publication du Rapport Brundtland (publié en 1981, remis en 1988 par la commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'organisation sur les différents problèmes environnementaux les plus graves à l'échelle de la planète qui sont essentiellement dus aux modes de consommation et de production) , ce rapport introduit pour la première fois le concept du développement durable , en le considérant comme « un développement répondant aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs » (Brundtland, 1988).

Le développement durable n'a jamais bénéficié d'une définition stabilisée et opératoire, au contraire, il a généré de son tour un flou sémantique entre les acteurs dans son apparition, il a toutefois alimenté un ensemble des interprétations contradictoires ; certains trouvaient que le développement durable est un nouveau paradigme susceptible de répondre aux enjeux de la crise environnementale globale et de renouveler les modes d'action tandis que d'autres ont exprimé de sérieux doutes quant à son potentiel transformatif.

1.2. La genèse de la logistique verte : cas de l'Union Européenne

A partir des années 1990, les questions d'environnement et de développement sont aux premiers rangs des préoccupations de la communauté internationale. Le monde est persuadé par la nécessité de faire face aux changements climatiques, ce débat est devenu plus qu'un choix c'est une réalité universelle qui touche toute la planète, dans laquelle l'homme a une responsabilité importante qu'il doit assumer les conséquences.

En soulignant la dimension planétaire ou globale des problèmes environnementaux, les Etats apparaissent comme les acteurs principaux qui doivent travailler ensemble afin de chercher des

solutions pour limiter les menaces et les retombées de ces problèmes environnementaux, en établissant un cadre conventionnel adéquat.

Par ailleurs la conférence de Rio (1992) a largement contribué à l'émergence du droit international de l'environnement qui comporte plusieurs conventions (accords officiels entre les états) dont l'objectif est de régir le traitement des questions environnementales globales. Les conventions environnementales mobilisent le plus la communauté internationale actuellement sont celles qui sont issues directement du sommet de Rio. Il s'agit de la convention sur les changements climatiques, la convention sur la diversité biologique, le protocole Kyoto etc...

L'union européenne est particulièrement très active dans ce domaine dans ce contexte. De son tour cette communauté est devenue un acteur dynamique, un leader et l'un des piliers de l'action environnementale au niveau international selon sa grande contribution, ses grands efforts et son implication dans la protection d'environnement en adhérant à la majorité des accords multilatéraux établis.

L'engagement et l'implication de certains pays européens adhérents est facile, ils semblent prêts à fournir des efforts afin de ratifier les conventions notamment les pays scandinaves ou bien les pays nordiques à savoir : Norvège, Suède, Danemark etc.

Le développement durable est devenu un débat essentiel, aux pays scandinaves, ils restent toujours un exemple qui illustre la notion de durabilité et d'innovation. Alors sans surprise qu'ils soient des exemples en termes du développement durable et du respect d'environnement. L'implication qui s'est opérée n'est plus un résultat aléatoire, et n'est plus un fruit du hasard, pourtant, c'est une décision étatique, une vision politique stratégique innovatrice encouragée par deux principaux facteurs distingués comme suit : en premier lieu par les engagements internationaux et en deuxième lieu, par la pression de la société.

Tableau N°1 : Les principaux facteurs de la genèse de la logistique verte

Engagements internationaux	La pression sociale
-Conventions	-Culture
-Protocoles	-Valeurs
-Traités	-Perceptions

Source : Zarka, J. (2017). Les engagements internationaux. Institutions internationales, 7ème édition, Ellipses

-Les engagements internationaux : Le respect strict de ces accords internationaux pousse les pays à adopter une approche proactive en mettant en place des réglementations, des lois internes qui encouragent les entreprises les citoyens d'une manière générale, puis les entreprises d'une manière précise. Une collaboration créée entre les parties prenantes, des partenariats public-privé réalisés qui renforcent l'échange entre les gouvernements et les entreprises sans oublier

les organisations de la société civile, ce qui joue un rôle très important pour saisir les opportunités et relever les défis du développement durable dans le but de réaliser à la fin un environnement solide plus vertueux et plus durable.

-La pression sociétale : la citoyenneté scandinave est une admirante de nature, c'est une communauté qui aime la vie dans la nature, ce qui renforce le lien et la connexion avec l'environnement, c'est une idée et un débat cultivé d'une génération à la suivante. De ce fait, aux pays nordiques, de point de vue d'acteur que ce soit un consommateur ou une entité économique s'intéresse de façon importante à l'environnement et à la transition écologique pour faire face aux changements climatiques confrontés, il est motivé à participer d'une manière efficace aux engagements internationaux, ce qui facilite le parcours des entreprises quelque soient leurs niveaux de développement dans le sens écologique. C'est une culture reconnue dans le quotidien de la société.

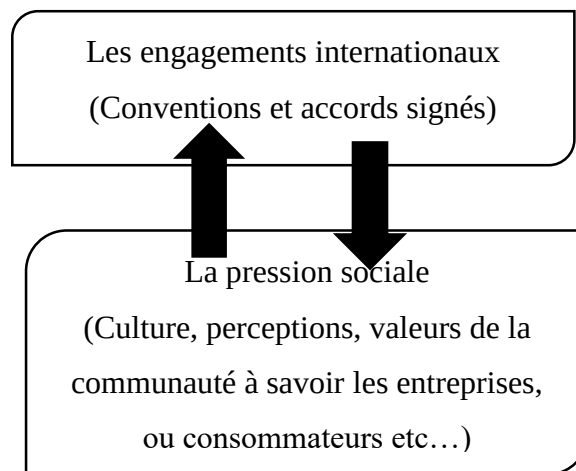
Alors, dans le contexte du développement durable, de point de vue des entreprises aux pays nordiques, la réponse à certains points comme par exemple :

- ✓ Faire face aux différentes dégradations environnementales conçues,
- ✓ Respecter strictement les réglementations établies
- ✓ Exigences des consommateurs

Elle donne naissance à une nouvelle approche stratégique « La logistique verte », une démarche qui prend son ampleur dans ces dernières années, qui fait appel à certaines pratiques vertes et durables. Une transformation couteuse et rentable à long terme pour les entreprises nordiques. Ces dernières sont fortement convaincues de l'ampleur et l'importance de cet engagement, soutenu par un plan d'action qui impose un partage d'avis entre l'entreprise d'un côté et le client d'un autre côté. Autrement dit, la réussite des entreprises dans ce sujet actuel revient à l'implication et l'interaction des clients, ils partagent entre eux le même sens écologique : Appliquer la logistique verte c'est garantir la compétitivité et la richesse à long terme.

Ce qui illustre que les entreprises trouvent que le respect des engagements internationaux dans le contexte de la transition verte participe à consolider les valeurs et la culture de la société, c'est une relation de complémentarité entre ces deux éléments (engagements internationaux, la société).

Figure N°2 : Présentation de la relation entre les engagements internationaux et la pression sociale



Source : Zarka, J. (2017). Les engagements internationaux. Institutions internationales, 7ème édition, Ellipses

Par ailleurs, les engagements internationaux de l'état favorisent les valeurs et les perceptions sociales dans le domaine de développement durable. Ce dernier reflète le quotidien de la communauté et non pas une pratique luxueuse. En parallèle la société, ou bien d'une manière précise les entreprises cherchent à répondre aux engagements internationaux en respectant strictement les lois internes, les chartes établies en faveur de la transition verte ce qui entraîne l'application de la logistique verte.

Cette homogénéité et cette complémentarité entre ces deux éléments rend la logistique verte plus qu'une réalité imposée, pourtant c'est un choix stratégique pour l'entreprise qui correspond l'identité des pays nordiques.

1.3. Logistique verte : Définition et objectifs

D'abord, le concept logistique tire ses racines du monde militaire, utilisé dans le ravitaillement des troupes notamment pendant la première et la deuxième guerre mondiale. C'est une période transitoire de la logistique militaire, qui justifie aussi sa grande importance. Des problèmes sont détectés dans l'absence du soutien logistique local à proximité des armées, pourtant, en parallèle, des progrès sont exécutés dans ce domaine comme le développement du transport maritime qui renforce une nouvelle conception logistique réduisant les risques confrontés,

Ensuite, cette période, marquée aussi par l'apparition d'une logistique savante en intégrant et en faisant l'appel à des scientifiques pour résoudre les problèmes techniques afin d'intégrer la

recherche opérationnelle dans la logistique militaire. Par ailleurs, à travers sa dimension stratégique, la logistique intègre le monde d'entreprise, pour prendre des différents types :

- La logistique d'approvisionnement
- La logistique de production
- La logistique de distribution

Elle est considérée comme une fonction stratégique définie comme un processus de gestion des flux physiques à travers les flux d'information associés. Elle connaît des différents niveaux de maturité, une transaction remarquable d'une approche fragmentée à une conception coopérée.

Depuis l'adoption du développement durable, une nouvelle silhouette de la démarche logistique s'est introduite « la logistique verte ».

La littérature contient de nombreuses définitions de « la logistique verte ». De façon générale, le concept de la logistique verte est vaste suite qu'elle ne comprend pas une seule définition globale et claire, bien qu'il existe des différences entre les définitions, plusieurs termes communs sont clairement utilisés entre les différentes recherches y compris la gestion environnementale.

Au cours de la dernière décennie, de nombreux auteurs, trouvent que la logistique verte est introduite en raison de l'émergence de la gestion environnementale. Les approches de la logistique verte sont désignées par diverses facettes. Au niveau de la littérature, de nombreuses définitions concernent la logistique verte et son champ d'application. Certaines, trouvent que la gestion de la chaîne logistique verte permet des achats écologiques aux chaînes d'approvisionnement intégrés en boucle fermée ce qui entraîne la logistique inverse.

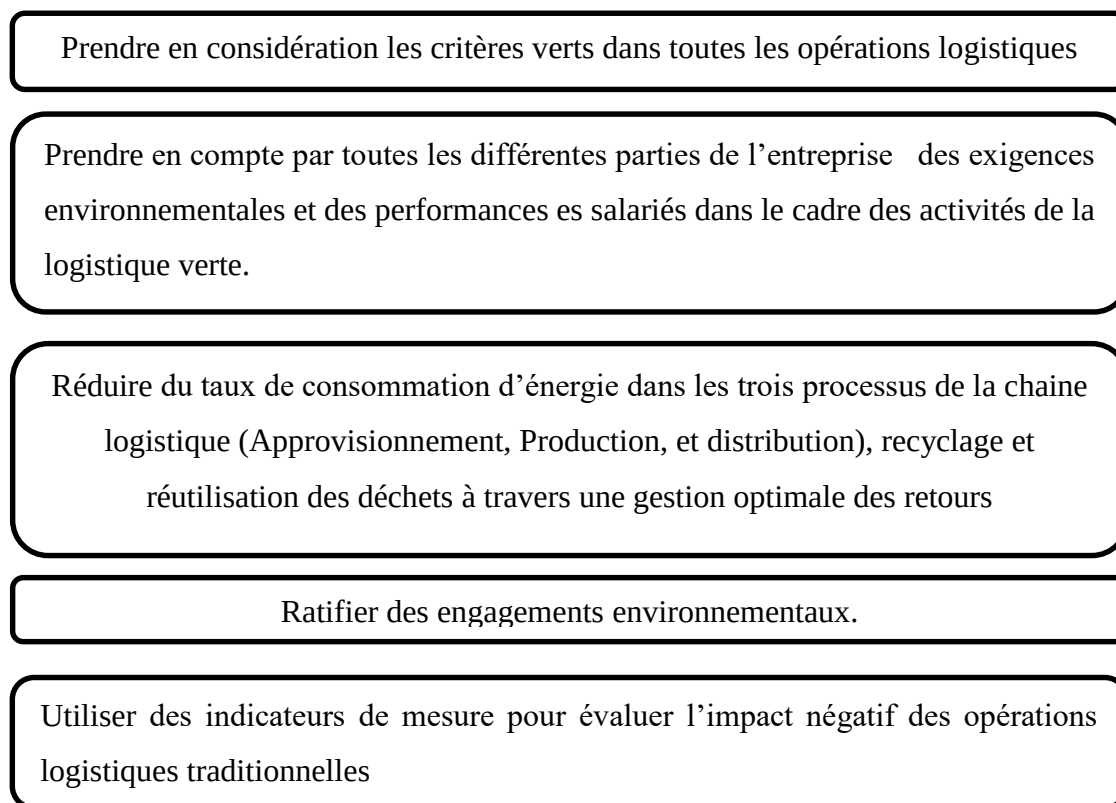
Wu et Dunn se distinguent des autres auteurs, ils pensent que la logistique verte comme définition ne se limite pas seulement dans la logistique inverse pourtant elle englobe l'économie des ressources, l'élimination des déchets et la réduction de l'empreinte logistique (Wu et Dunn, 1995). C'est une notion qui permet d'atteindre pas mal d'objectifs principalement la réduction de la pollution de l'environnement et de la consommation des ressources. En comparant cette approche avec la logistique traditionnelle.

L'émergence du développement durable engendre l'application de la logistique verte, pour Chung, les entreprises ne doivent pas penser seulement à performer leur efficacité logistique interne, pourtant, en parallèle, elles doivent collaborer avec l'environnement externe et les parties prenantes pour construire un système logistique circulaire entre les acteurs de la chaîne

logistique (les industriels, les prestataires de service logistique , les grossistes , les transporteurs , les fournisseurs , les clients...) .

Par ailleurs la logistique dite verte puisqu'elle a pour objectif :

Figure N° 3 : Les objectifs de la logistique verte



Source : Touzi.B, B. (2022). La logistique verte comme vecteur de compétitivité sur le marché international. Revue des études multidisciplinaires en sciences économiques et sociales, 7(1),1-20.

2. La logistique verte entre choix et obligation : Cas du Maroc

2.1. La logistique verte au Maroc : Etat des lieux

L'engagement des Etats envers l'environnement à l'échelle internationale a poussé les différentes organisations à adopter les principes du développement durable notamment le Maroc. Il s'agit d'une approche structurée visant à intégrer les considérations environnementales, sociales et économiques tout au long la chaine logistique de l'entreprise afin de limiter l'impact sur l'environnement et faciliter la conservation des ressources naturelle. Ce qui a donné naissance à un nouveau concept de logistique « la logistique verte ».

Alors les questions qui se posent sont les suivantes :

- ✓ Quels sont les engagements du Maroc dans ce sens ?
- ✓ Est-ce que les entreprises marocaines sont - elles conscientes de l'ampleur et l'importance de la logistique verte ?

Depuis des décennies, le Maroc connaît de profondes transformations. De son tour, il cherche à garder la diversification dans ces relations soit au niveau des acteurs soit au niveau des orientations stratégiques dans sa diplomatie et sa politique internationale, parfois, sans tenir en compte des préoccupations économiques et sécuritaires.

Par ailleurs, la représentation et la participation de l'état auprès des grands événements et des instances internationales joue un rôle très important dans la définition de son identité à l'échelle mondiale, cette représentation étatique est accompagnée par un rapprochement avec l'union européenne. Cette dernière est un partenaire principal du Maroc dans tous les domaines, le politique, l'économique, le social et le culturel aussi.

Alors, afin de consolider sa position internationale et travailler sur l'image du pays en premier lieu et pour faire face à la dégradation de l'environnement et la rareté des ressources en deuxième lieu, le Maroc est pleinement engagé dans les efforts internationaux dans le domaine de l'environnement et du développement durable.

Le Maroc a ratifié les trois conventions issues du processus de la Conférence de Rio et qui portent sur la lutte contre les changements climatiques, la protection de la biodiversité et la lutte contre la désertification.

- Convention sur les changements climatiques : Un premier cadre global, établi par les nations unies en 1995 Le but majeur de ce cadre est de créer une stabilité entre les concentrations de gaz à effet serre pour faire face aux risques des modifications dangereuses de l'environnement.
- Convention sur la protection de la biodiversité : c'est un traité international parmi ses objectifs : protéger et utiliser durablement la diversité biologique.
- Convention pour la lutte contre la désertification : adoptée le 17 juin 1994 par le Comité intergouvernemental de négociation pour élaborer la convention internationale sur la lutte contre la désertification dans les pays qui ont gravement soufferts du phénomène de la sécheresse.

Cet engagement envers l'environnement à l'échelle internationale reste toujours un choix de positionnement pour le royaume, une décision de ratification traduite à un cadre réglementaire adéquat interne.

A ce constat, conformément à ses engagements au niveau international dans le cadre des sommets de la Terre de Rio de Janeiro (1992) et des conventions pertinentes, le Maroc a mis en place les fondements visant à instaurer le développement durable dans le pays à travers plusieurs réformes politiques, institutionnels, juridiques et socio-économiques, en intégrant les

principes du développement durable dans sa politique de développement au niveau de tous les domaines.

C'est un processus de réhabilitation renforcé par l'adoption de la Charte Nationale de l'Environnement et du Développement Durable et traduit par le processus d'intégration des principes de développement durable dans les stratégies sectorielles en réalisant une transition économique verte intégrée d'ici 2030 dans tous les secteurs principalement, le secteur logistique et transport. Ce qui entraîne l'introduction et l'apparition d'une nouvelle notion « la logistique verte » au Maroc. C'est une approche structurée visant à intégrer les considérations environnementales, sociales et économiques tout au long la chaîne logistique de l'entreprise afin de limiter l'impact sur l'environnement et faciliter la conservation des ressources naturelles.

La logistique verte est considérée comme un outil et un instrument pour ratifier les engagements et les accords internationaux signés. Ce rapport positif soutenu par l'élaboration de la charte nationale en faveur de la logistique verte : Une charte de sensibilisation pour les entreprises marocaines, ces dernières sont tenues d'agir et de relever ce défi afin de s'adapter aux normes internationales et simuler le marché international.

A ce constat, l'application de la logistique verte est devenue une nécessité locale au Maroc, alors la question qui se pose est la suivante : En se basant sur le rapport du HCP de 2024, dans lequel, le tissu économique est dominé et occupé par les microentreprises (97% des TPME), est ce que l'entreprise marocaine est-elle prête de s'investir dans les initiatives vertes ?

2.2. La logistique verte entre opportunités et menaces pour l'entreprise marocaine

Dans le contexte marocain, la charte nationale en faveur de la logistique verte prend son ampleur dernièrement, c'est un sujet national d'actualité, signée par 66 organismes entre fédérations et associations professionnelles, institutionnels et gestionnaires d'infrastructures, chargeurs et opérateurs logistiques.

Selon le point de vue des entreprises, la collaboration et la coordination entre l'État et les entreprises est toujours essentielle pour faire réussir ce projet de taille, et de mobiliser les efforts toutes les ressources essentielles de tous les secteurs autour d'objectifs visés. Elles trouvent que le soutien gouvernemental est un élément essentiel, un catalyseur des initiatives et des pratiques vertes. Sans Oublier que la volonté de la direction et l'engagement du fondateur de l'entreprise vis-à-vis l'environnement reste toujours essentiel pour mettre en œuvre et exercer les opérations vertes.

Des différents efforts déployés et des différents facteurs qui facilitent aux entreprises la tâche de réussir l'application de la logistique verte en aboutissant ses finalités, De leur tour, ces facteurs clés peuvent être présentés majoritairement sous forme des forces externes (à l'externe de l'entreprise), comme par exemple : Les réglementations gouvernementales et les régulations environnementales .

La réglementation assume une pression, une obligation pour rendre les sociétés, les entreprises plus vertes, c'est un rôle protectionniste de l'état qui favorise fortement la gestion environnementale, (Diabat & Govindan, 2011) (Zhu & Geng, 2013) (Dashore & Sohani, 2013). L'encouragement de l'état reste toujours au centre de ces engagements, il cherche de fournir les moyens nécessaires afin de faciliter l'application des initiatives vertes y tels que des outils, des formations et des aides financières pour réduire l'empreinte environnemental, (Lin & Ho, 2011) (Walker et al., 2008) (Studer et al., 2006) (Hall, 2001).

Au Maroc, beaucoup d'efforts fournis dans ce sens, des politiques et des stratégies sectorielles mises en place soutenues par des lois internes et des chartes en faveur de la transition verte afin de relever les défis.

- Réduire les émissions directs et indirects de gaz
- Réduire la dépendance vis-à-vis les énergies fossiles (pétrole et le charbon) et diversifier le mix énergétique avec le recours à l'énergie alternative en se basant sur les énergies renouvelables.

En parallèle, à l'interne de l'entreprise L'image de l'organisation est un objectif essentiel pour établir une image verte compétitive à l'international, ce facteur encourage l'entreprise à intégrer les principes du développement durable, pour s'adapter aux normes internationales et il se peut qu'elle soit une politique de marketing pour l'entreprise afin de conquérir par la suite le marché mondial. (Zhang et al., 2009 et afin d'acquérir une autre catégorie de clientèle à l'étranger qui perçoit l'idée d'une manière favorable.

L'adoption de la logistique verte reste une obligation imposée aux entreprises, ce n'est pas facile de répondre efficacement aux principes de la transition verte, selon plusieurs raisons qui entravent son application à savoir :

- Des entraves externes qui proviennent de l'environnement externe :
 - Le cout élevé d'investissement : Par ailleurs ,afin de s'investir dans la logistique verte, des charges financières établis aux entreprises , un cout d'investissement élevé , un cout important de l'adoption des pratiques vertes y compris ; le cout d'emballage écologique , le cout de mise en place des plateformes technologiques pour réduire la synergie de l'information et la suite

d'optimisation fragmentée d'un côté et d'un autre côté afin de renforcer la transparence entre les acteurs (fournisseurs, PSL, industriels , clients) tout au long de la chaîne logistique de l'entreprise, le coût de formation des salariés pour qualifier leurs compétences et leurs connaissances dans ce sens.

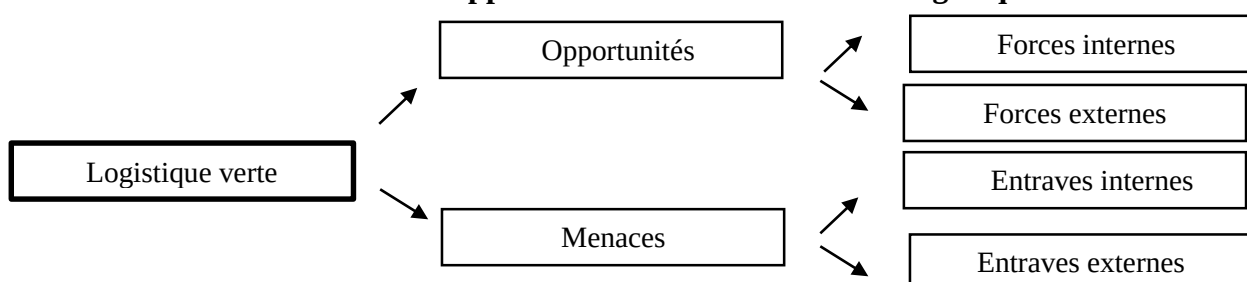
- Les valeurs éthiques peuvent entraver l'application de la logistique verte, cela peut être concrétisé par le manque des normes et des principes de la responsabilité sociale des entreprises surtout que la logistique verte est considérée comme une fonction luxueuse qui est généralement ne fait pas partie du quotidien des citoyens de la culture sociétale au Maroc d'une manière précise au Maroc. Cela illustre la négligence remarquable des consommateurs vis-à-vis le produit écologique, il perd le sens de curiosité vers le produit, il est considéré comme une contrainte budgétaire pour le consommateur, ce qui démotive l'entreprise à s'engager en vue d'appliquer la logistique verte.

- Des entraves internes qui proviennent de l'environnement interne de l'entreprise comme par exemple : Le coût élevé de la fabrication écologique et l'écoconception,

Cette dernière s'agit d'une démarche, une succession des étapes qui vise à intégrer la dimension environnementale dans la phase de conception d'un produit ou d'un service.

Elle a pour objectif principalement : réduire l'impact environnemental tout au long le cycle de vie des produits à partir de l'approvisionnement des matières premières jusqu'à la consommation finale de l'article tout en passant par les processus suivants : fabrication, la distribution et la livraison, l'écoconception joue un rôle préventif plus qu'une solution de compensation et de correction. Cela ouvre aux entreprises les portes à s'investir énormément pour profiter des choix multiples présentés par cette démarche y compris : des choix réfléchis dans les procédés fabrication et de transport, la minimisation des emballages ou encore l'utilisation de matériaux recyclables etc...

FIGURE N°4 : Les opportunités et les menaces de la logistique verte



Source : Ennaji, H. (2021). Logistique verte : Freins et motivations. *International Journal of accounting, finance and management and economics*,2(4),459-479.

En insistant que chaque décision prise en amont a pour but diminuer l’empreinte écologique global du produit, pourtant est ce que toutes les entreprises quel que soient leurs niveaux sont-elles aptes de s’engager dans ce cadre ? soulignant que les entreprises cherchent toujours à réaliser le profit pour garder leur continuité sur le marché, la logistique verte s’est concrétisée comme un obstacle qui entrave leur fonctionnement , c’est une obligation imposée et un stéréotype qui domine les entreprises puisqu’elles ne sont pas conscientes de l’importance économique de la logistique verte .

2.3. La logistique verte : un levier de compétitivité

Apparemment, la plupart des entreprises insistent seulement sur la performance environnementale lors de l’application de la logistique verte, elles négligent complètement son utilité cruciale dans l’économie de l’entreprise.

Actuellement, le défi à relever pour les entreprises est de réaliser un équilibre entre la dimension économique et la dimension environnementale (entre tout ce qui est économique et environnementale), en réalisant le profit et en respectant les réglementations et les considérations environnementales.

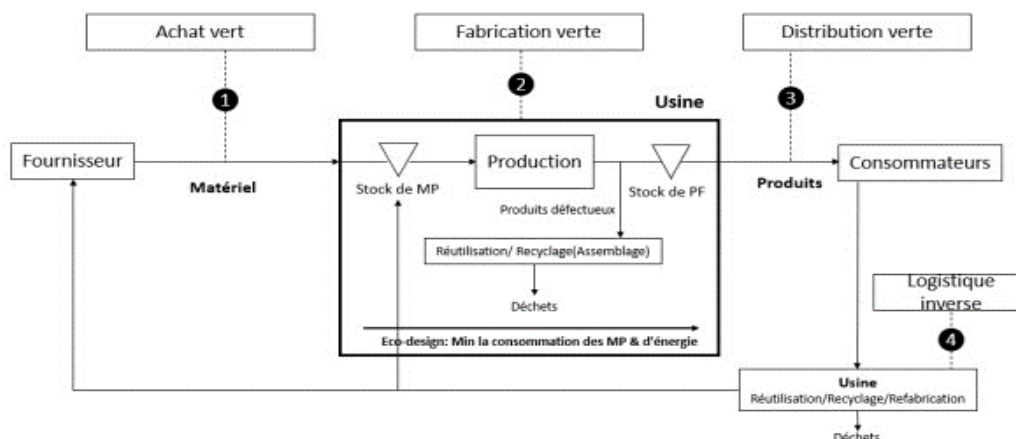
L’efficacité logistique, d’une manière générale, souvent mesurée par des différents indicateurs à savoir : la réduction des coûts, l’amélioration des délais de livraison, et l’optimisation des stocks.

Ainsi qu’elle permet d’éviter les retombées négatives sur l’environnement en minimisant les déchets, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, et en diminuant la consommation d’énergie (Smith et al. 2015).

De ce fait, La logistique verte se présente aujourd’hui comme un outil catalyseur de la compétitivité. Elle s’occupe non seulement de respecter l’environnement et réduire l’empreinte carbone, mais également, en parallèle de réduire les charges et les couts logistiques.

Par ailleurs, la chaine logistique verte dite une chaine logistique à deux sens puisqu’elle comprend la conception écologique (l’écoconception) et la logistique inverse (la chaine logistique en boucle fermée) comme il est indiqué ci-dessous :

FIGURE N°5 : Présentation des opérations de la chaîne logistique verte



Source : Aligod, L., & Diani, A. (2024). L'impact des pratiques de la chaîne logistique sur la performance financière. International Journal of Economics and Management Sciences, 3(3),1-18.

En premier lieu, l'écoconception consiste à intégrer des considérations environnementales dans le design, la conception et le développement de produits tout au long de leur cycle de vie.

Cela implique d'obtenir des articles à faible consommation de matières et d'énergie, écologiques, respectueux de l'environnement fabriqués par des matériaux durables ce qui entraîne une prévention de leur valeur et une prolongation maximale de leur durée de vie et de leur compétitivité sur le marché.

Alors la logistique verte, est une approche non seulement préventive qui intègre les aspects environnementaux au stade de la conception, mais également, une approche créatrice de valeur et d'avantage compétitif.

En deuxième lieu, la logistique inverse qui repose de son tour, sur une circulation inverse des flux logistique un chemin contraire de la distribution à l'approvisionnement. Les pratiques de la logistique inverse englobent principalement (les retours refusés, les invendus etc.

La logistique inverse a une grande importance stratégique dans le pilotage des activités logistiques, elle permet de faciliter les retours, optimiser les ressources, réaliser la rentabilité.

Dans la littérature il est confirmé que la réduction des coûts est un atout essentiel dans la gestion financière et dans la réalisation du profit, elle impacte positivement sur le retour sur investissement et la rentabilité des ventes. En outre la réduction des coûts comprend les coûts du transport, le gaspillage des ressources et les coûts de transaction (la synergie de l'information et l'opportunisme), puisque le partage de l'information, la coordination et la collaboration entre les acteurs et les intervenants de la chaîne logistique permettent d'aboutir la flexibilité, l'agilité et par transitivity l'avantage compétitif.

Conclusion

Face aux enjeux liés à la dégradation de l'environnement, à la rareté des ressources naturelles, le Maroc s'est retrouvé en voie de développement durable. Ses efforts sont traduits et concrétisés dans un cadre législatif. La logistique verte au Maroc et un complexe entre avantages et inconvénients, enjeux et actions d'optimisation, opportunités et menaces pour l'entreprise marocaine. Cette dernière se trouve dans une situation d'obligation afin de respecter strictement les engagements du Maroc dans ce constat. Les entreprises adhérentes vis-à-vis la logistique verte, peuvent confronter des obstacles qui influencent négativement sur son profit puisque la mise en œuvre des pratiques de la logistique verte, s'agit d'un coût très élevé qui peut être considéré comme une charge pour l'entreprise, sans oublier que la dimension culturelle joue un rôle très essentiel dans ce sens.

Cette perception des entreprises marocaines revient à l'ignorance de la grande importance économique de la logistique verte, et son rôle crucial qu'elle joue dans la réalisation de la compétitivité et du profit. Cet article contribue à la littérature sur la logistique verte en fournissant un aperçu sur l'importance de cette notion dans le monde entier et notamment au Maroc, vu que son application présente des motivations d'un côté et des freins d'un autre côté pour les entreprises marocaines. L'article présente des limites en raison des solutions et des actions d'amélioration afin de rendre la logistique verte un quotidien pour l'entreprise marocaine. Alors, cette revue de littérature peut être un point de départ pour des recherches futures pratiques visant à évaluer l'impact de la logistique verte sur l'entreprise marocaine. A la lumière de ces perspectives, des différentes questions seront traitées en insistant sur le changement du comportement des entreprises marocaines et leur attitude vers la logistique verte pour surmonter ses entraves internes et externes.

BIBLIOGRAPHIE

Articles de revues

- Aligod, L., & Diani, A. (2024). L'impact des pratiques de la chaîne logistique sur la performance financière. *International Journal of Economics and Management Sciences*, 3(3), 1-18.
- Benmahane, M. (2018). Economie verte et développement durable au Maroc. *Journal d'Economie, de Management, d'Environnement*, 1(1), 39-50.
- E. K. Hamza, A. Mounia, H. Yassine and I. Z. Haj Hocine, "Literature Review on Cost Management and Profitability in E-Supply Chain: Current Trends and Future Perspectives," 2024 IEEE 15th International Colloquium on Logistics and Supply Chain Management

(LOGISTIQUE), Sousse, Tunisia, 2024, pp. 1-6, doi: 10.1109/LOGISTIQUEA61063.2024.10571529.

EL KEZAZY, H., & HILMI, Y. (2023). L'Intégration des Systèmes d'Information dans le Contrôle de Gestion Logistique: Une Revue de Littérature. Agence Francophone.

Ennaji, H. (2021). Logistique verte : Freins et motivations. International Journal of accounting, finance and management and economics,2(4),459-479.

Jegou, A. (2007). Les origines du développement durable. L'information Géographique,71(3),19-28.

Kammas, S. (2016). La logistique verte : Concepts, Etat des lieux au Maroc et proposition d'une démarche de mise en place des indicateurs, des prestataires de service logistique marocains. Revue des Etudes et Recherches en logistique et développement,1(2),20-59.

Kasmi, M., & Ammi, A., & Bakkali, S. (2024). L'émergence des pratiques du développement durable : Panorama de la logistique verte au Maroc. Revue Française d'Economie et Gestion, 5(3),1-20.

Marhold, H., & Meimeth, M., & Lallemand, X. (2009). Les discours du développement durable dans les pays européens. L'Europe en formation ,352(2),3-21

Salma, A., & Youssef, A. (2019). Utilisation des systèmes d'information inter-organisationnels, agilité et performance de la chaîne logistique : Vers un nouveau modèle de recherche. Revue scientifique européenne Esj, 15(10)

Seroka-Stolka O. (2014). The Development of Green Logistics for Implementation Sustainable Development Strategy in Companies, Procedia - Social and Behavior Sciences, (151),302-309

Sobel, R. (2019). La responsabilité sociétale des entreprises (RSE) : une analyse Institutionnaliste polanyienne. Revue de la société et des entreprises, 14(4), 381-400.

Touzi.B, B. (2022). La logistique verte comme vecteur de compétitivité sur le marché international. Revue des études multidisciplinaires en sciences économiques et sociales, 7(1),1-20.

Ouvrages

Fender, M., & Pimor, Y. (2016). Logistique et supply chain, 7^{ème} édition, Dunod.

Zarka, J. (2017). Les engagements internationaux. Institutions internationales, 7^{ème} édition, Ellipses.