

La Responsabilité Sociétale de l'Entreprise chez les prestataires de services logistiques : approche fondée sur la théorie ancrée dans le contexte marocain

The Corporate Social Responsibility among logistics service providers: an approach based on grounded theory in the Moroccan context

Malak KASMI, (doctorante)

ENCG, Ibn Tofail University, Kenitra, Morocco

Anouar AMMI, (Enseignant-Chercheur)

ENCG, Ibn Tofail University, Kenitra, Morocco

Samiha BAKKALI, (doctorante)

ENCG, Ibn Tofail University, Kenitra, Morocco

Adresse de correspondance :	L'école nationale de commerce et de gestion -Kenitra-(ENCG-Kenitra) ENCG KENITRA B •P. 142014000• Université Ibn Tofail Maroc, Kénitra Fax : 05 30 21 45 79
Déclaration de divulgation :	Les auteurs n'ont pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude et ils sont responsables de tout plagiat dans cet article.
Conflit d'intérêts :	Les auteurs ne signalent aucun conflit d'intérêts.
Citer cet article	KASMI, M., AMMI, A., & BAKKALI, S. (2024). La Responsabilité Sociétale de l'Entreprise chez les prestataires de services logistiques : approche fondée sur la théorie ancrée dans le contexte marocain. International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics, 5(2), 476-497. https://doi.org/10.5281/zenodo.10702265
Licence	Cet article est publié en open Access sous licence CC BY-NC-ND

Received: January 06, 2024

Accepted: February 24, 2024

International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics - IJAFAME

ISSN: 2658-8455

Volume 5, Issue 2 (2024)

La Responsabilité Sociétale de l'Entreprise chez les prestataires de services logistiques : approche fondée sur la théorie ancrée dans le contexte marocain

Résumé

L'une des principales caractéristiques des PSL marocains est l'importance accrue accordée au concept de responsabilité sociale des entreprises de logistiques (RSE). Un grand nombre des PSL ont recours à des initiatives de RSE pour soutenir des parties prenantes spécifiques et tirer parti de leurs positions sociétales. Néanmoins, il existe peu de recherches qui se sont penchées sur la RSE dans le secteur logistique marocain afin d'orienter les politiques et les pratiques associées aux initiatives de RSE. Par conséquent, l'objectif de la présente étude était d'examiner la RSE dans le secteur logistique marocain afin de soutenir l'avancement et l'évaluation des initiatives de RSE chez les PSL. Cette recherche qualitative a été axée sur le développement. Les participants ont été sélectionnés à l'aide d'une combinaison de méthodes d'échantillonnage ciblées et boule de neige. Au total, 28 interlocuteurs ont été impliqués, dont des cadres exécutifs, des experts du secteur, des membres de conseils.... Des entrevues individuelles semi-structurées ont été utilisées pour générer des données. Les procédures d'analyse des données ont été menées conformément aux principes de la théorie ancrée et ont impliqué le codage ouvert, le codage axial et le codage sélectif. Une attention particulière est accordée aux cinq principales catégories de causalité qui étaient de nature culturelle, sociale, économique, politique et institutionnelle. Les activités de RSE se sont avérées avoir la capacité d'avoir un impact sur la performance globale du prestataire à travers un certain nombre de concepts et de catégories, notamment en favorisant la confiance du public, en promouvant les dimensions éthiques et écologiques, en découvrant et en créant de nouveaux marchés et en attirant des supporters. Cette analyse située au Maroc propose une manière d'envisager la RSE qui constitue une alternative aux approches occidentales dominantes.

Mots clés : Responsabilité sociale des entreprises (RSE) ; Secteur logistique marocain ; Initiatives de RSE ; Théorie ancrée

Classification JEL: M14, Q56

Type de l'article : Recherche appliquée

Abstract

A prominent characteristic observed in Moroccan logistics service providers (LSPs) is their heightened focus on the principle of corporate social responsibility (CSR). Numerous logistics service providers (LSPs) employ CSR initiatives to lend support to specific stakeholders and capitalize on their societal roles. Despite this trend, there exists a dearth of research addressing CSR within the Moroccan logistics sector, leaving a gap in terms of guiding policies and practices associated with CSR initiatives. Consequently, the primary aim of this investigation was to scrutinize CSR in the Moroccan logistics sector with the intent of facilitating the progress and assessment of CSR initiatives among LSPs.

This qualitative research, centered around development, employed a combination of targeted and snowball sampling methods to select participants. A total of 28 individuals, including executives, industry experts, and board members, were engaged. Semi-structured one-on-one interviews served as the primary means for data generation. Analytical procedures adhered to the principles of grounded theory and involved open coding, axial coding, and selective coding. Particular emphasis was given to the five main categories of causation, encompassing cultural, social, economic, political, and institutional dimensions.

The findings revealed that CSR activities possess the potential to influence the overall performance of providers across various concepts and categories. These include fostering public trust, promoting ethical and ecological dimensions, uncovering and creating new markets, and attracting supporters. Situated in Morocco, this analysis proposes an alternative perspective on CSR, distinct from prevailing Western approaches.

Keywords: Corporate social responsibility (CSR); Moroccan logistics sector; CSR initiatives; Grounded theory

JEL Classification : M14, Q56

Paper type: Empirical research

1. Introduction

Le paysage des Prestataires de Services Logistiques (PSL) au Maroc se distingue par une orientation marquée vers la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE), faisant de cet aspect une caractéristique prépondérante. Nombre de ces acteurs logistiques au Maroc ont adopté des initiatives en matière de RSE, non seulement dans l'optique de soutenir des parties prenantes spécifiques, mais également pour capitaliser sur leurs positions sociétales stratégiques. Malgré cette tendance, il est à noter qu'une lacune subsiste dans la littérature de recherche, où peu d'études se sont penchées spécifiquement sur la RSE dans le secteur logistique marocain, laissant ainsi un vide en termes d'orientations pour les politiques et pratiques associées à la RSE.

L'importance économique des activités logistiques, engendrant d'importantes émissions de gaz à effet de serre (GES), suscite des pressions de la part des parties prenantes sur les entreprises pour qu'elles réduisent leurs impacts environnementaux négatifs (Herold et Lee, 2017b). De ce fait, la logistique durable joue un rôle crucial dans la réalisation de gains économiques et sociaux, tout en diminuant les impacts négatifs tant environnementaux que sociaux (Abbasi et Nilsson, 2016; Aldakhil et al., 2018; Khan et al., 2018). À l'heure actuelle, la communication des activités responsables sur le plan environnemental et social est considérée comme très importante pour obtenir un avantage concurrentiel (Herold et Lee, 2017), pour souligner l'importance des questions de Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) au sein d'une entreprise (Weber, 2014), pour renforcer les relations avec les parties prenantes, et pour améliorer l'image et la réputation de l'entreprise. Des recherches antérieures ont examiné les questions de RSE dans le secteur de la logistique en se concentrant sur un seul pays, tel que l'Australie (Lee et Wu, 2014), l'Autriche (Oberhofer et Dieplinger, 2014), la Chine (Miao et al., 2012), l'Italie (Ciliberti et al., 2008; Colicchia et al., 2013), les Pays-Bas (Van den Berg et Langen, 2017), les États-Unis (Murphy et Poist, 2002; Herold et Lee, 2018), et/ou en utilisant une taille d'échantillon restreinte (Colicchia et al., 2013; Cosimato et Troisi, 2015; Abbasi et Nilsson, 2016; Herold et Lee, 2017a, 2018), ce qui limite la généralisabilité des résultats. La plupart de ces études se sont appuyées sur des études de cas (Lee et Wu, 2014), des entretiens approfondis (Abbasi et Nilsson, 2016; Björklund et al., 2016), et des enquêtes par questionnaire (Murphy et Poist, 2002; Miao et al., 2012).

L'emploi de la méthode de la théorie ancrée pour explorer la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) au sein des prestataires de services logistiques marocains constitue une approche méthodologique rigoureuse, permettant l'émergence de théories substantives ancrées dans les observations empiriques. Cette méthode, conceptualisée initialement par Glaser et Strauss (1967) dans "The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research", repose sur une démarche systématique de collecte et d'analyse des données empiriques afin de développer une théorie intrinsèquement liée aux phénomènes étudiés. En adoptant cette stratégie, on entreprend une série d'entretiens semi-structurés, d'observations participantes, et d'examen de documents pertinents pour saisir la conceptualisation et l'implémentation de la RSE parmi les acteurs du secteur logistique au Maroc. Cette procédure inductive est cruciale pour identifier les spécificités des pratiques de RSE, ainsi que les obstacles et les leviers rencontrés par ces entreprises, dans le respect du contexte socio-économique et culturel spécifique du Maroc. Charmaz (2006), dans "Constructing Grounded Theory: A Practical Guide through Qualitative Analysis", met en avant la flexibilité de cette méthode pour détailler les complexités de la RSE, facilitant ainsi l'élaboration de cadres théoriques qui reflètent authentiquement les expériences et perceptions des intervenants. Cette approche permet une compréhension approfondie des dynamiques à travers lesquelles les prestataires de services logistiques marocains intègrent les principes de responsabilité sociale dans leurs pratiques

opérationnelles et stratégiques, contribuant de manière significative à la littérature académique sur la RSE dans les marchés émergents.

C'est dans ce contexte que s'inscrit notre étude, visant à examiner de manière approfondie la dimension RSE au sein du secteur logistique au Maroc. L'objectif premier est de contribuer à l'avancement et à l'évaluation des initiatives de RSE adoptées par les PSL marocains. Cette recherche, de nature qualitative et orientée vers le développement, se fonde sur une approche méthodologique rigoureuse. En impliquant un échantillon de 28 participants, comprenant des cadres exécutifs, des experts du secteur, et des membres de conseils, nous avons privilégié des entretiens individuels semi-structurés comme principal moyen de collecte de données.

L'analyse des données s'inscrit dans les principes de la théorie ancrée, englobant le codage ouvert, axial et sélectif. Une attention particulière est portée aux cinq principales catégories de causalité, embrassant les aspects culturels, sociaux, économiques, politiques et institutionnels. Notre exploration de la RSE dans le contexte logistique marocain révèle la capacité de ces activités à influencer la performance globale des prestataires, avec des retombées importantes sur des dimensions telles que la confiance du public, l'éthique, l'écologie, la découverte de nouveaux marchés, et l'attraction de soutiens.

En situant notre analyse au Maroc, notre démarche offre une perspective alternative aux approches occidentales prédominantes en matière de RSE. Cette étude vise à combler le manque de connaissances spécifiques au contexte marocain, offrant ainsi une base pour guider les futures actions et décisions en matière de RSE au sein du secteur logistique du pays.

2. L'intégration Multidimensionnelle de la Responsabilité Sociale des Entreprises dans le Secteur Logistique Marocain

2.1.Exploration des Définitions et des Pratiques

Au Maroc, comme dans de nombreux pays, la RSE a gagné en importance au fil des ans. Les entreprises de logistiques sont de plus en plus conscientes de l'impact social et environnemental de leurs activités, et certaines ont mis en place des initiatives liées à la RSE. Cela peut inclure des efforts pour réduire l'empreinte carbone, améliorer les conditions de travail, favoriser la diversité et l'inclusion, et contribuer au développement des communautés locales.

Cependant, la RSE souffre d'un manque de consensus sur les définitions, bien que certains organismes de premier plan aient proposé des définitions qui fournissent des points de départ utiles pour les programmes et la recherche en matière de RSE.

Les érudits académiques, s'attelant à la définition de la Responsabilité Sociale des Entreprises de logistiques (RSE), ont développé une pléthore d'approches éclairées. Dans l'ensemble, la RSE est appréhendée comme un concept englobant des préoccupations sociales, environnementales, et éthiques, le tout s'intégrant harmonieusement dans les activités commerciales et les interactions avec les parties prenantes. Un examen plus approfondi révèle plusieurs définitions émanant de diverses sources.

En premier lieu, la Commission Européenne, en 2001, présente la RSE comme "un concept selon lequel les entreprises de logistiques intègrent les préoccupations sociales et environnementales dans leurs opérations et dans leurs interactions avec leurs parties prenantes sur une base volontaire". Cette approche volontaire souligne l'engagement proactif des entreprises de logistiques envers des pratiques responsables.

De même, dans son modèle de 1979, Archie B. Carroll offre une perspective classique de la responsabilité sociale des entreprises de logistiques, déclinée en quatre composantes essentielles : économique (engagements financiers), juridique (obligations légales), éthique (respect des normes morales), et philanthropique (contributions à la société). Cette classification rigoureuse distille la complexité de la RSE en éléments clairs et discernables.

En 1997, John Elkington a introduit le concept de la "Triple Bottom Line", préconisant que la performance d'une entreprise de logistique devrait être mesurée non seulement en termes financiers (profit), mais également en termes sociaux (personnes) et environnementaux (planète). Cette approche tridimensionnelle souligne l'importance de l'équilibre entre les aspects économiques, sociaux, et environnementaux pour évaluer la performance globale d'une entreprise de logistique.

Par ailleurs, en 2008, Dahlsrud a distingué trois dimensions de la RSE : la responsabilité sociale interne (relations avec les employés), la responsabilité sociale externe (relations avec la société), et la responsabilité économique (relations avec les actionnaires). Cette distinction détaillée offre une vision holistique des obligations de l'entreprise de logistique envers ses diverses parties prenantes.

Enfin, l'ISO 26000, norme internationale élaborée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO), a proposé des orientations concrètes sur la manière dont les organisations peuvent opérationnaliser la RSE. Elle la définit comme "la responsabilité d'une organisation vis-à-vis des impacts de ses décisions et activités sur la société et sur l'environnement, se traduisant par un comportement éthique et transparent qui contribue au développement durable, y compris à la santé et au bien-être de la société". Cette norme renforce l'importance de l'éthique et de la transparence dans la mise en œuvre de la RSE.

Ces diverses définitions, émanant de sources aussi éminentes que variées, mettent en lumière la richesse des perspectives académiques sur la RSE. Elles soulignent sa nature multidimensionnelle et témoignent des différentes manières dont elle peut être intégrée judicieusement dans les pratiques commerciales contemporaines.

L'introduction de la Responsabilité Sociale des Entreprises de Logistique (RSEL) dans le secteur de la logistique a émergé dans un contexte où les entreprises de logistiques ont pris conscience de l'impact étendu de leurs opérations sur la société et l'environnement. Historiquement, la logistique était souvent perçue principalement comme une fonction opérationnelle axée sur l'efficacité des processus et la réduction des coûts. Cependant, avec la prise de conscience croissante des enjeux sociaux et environnementaux, la logistique a été amenée à jouer un rôle plus proactif en matière de durabilité et de responsabilité.

2.2.Mise en bain

L'introduction de la RSE en logistique a été motivée par plusieurs facteurs. Tout d'abord, les pressions croissantes de la part des parties prenantes, y compris les clients, les investisseurs, et la société en général, ont incité les entreprises de logistiques à considérer leurs responsabilités au-delà des aspects strictement opérationnels. Les attentes accrues envers la transparence, la conformité sociale, et la durabilité ont conduit les entreprises de logistiques à reconsidérer leurs pratiques et à intégrer la RSE dans leur stratégie globale.

De plus, l'évolution des réglementations nationales et internationales a également joué un rôle majeur. Les normes et réglementations environnementales de plus en plus strictes, ainsi que la demande croissante pour des pratiques commerciales éthiques, ont incité les entreprises de logistiques à adopter des approches plus responsables.

L'émergence de la RSE en logistique s'est également appuyée sur des initiatives telles que le Pacte Mondial des Nations Unies, qui encourage les entreprises de logistiques à adopter des principes liés aux droits de l'homme, à l'environnement, et au travail. Ces cadres internationaux ont influencé les entreprises de logistiques à étendre leurs responsabilités au-delà des seuls résultats financiers.

Concrètement, cela s'est traduit par des changements dans les pratiques de gestion de la chaîne d'approvisionnement, l'adoption de technologies plus durables dans le transport et la distribution, ainsi que des initiatives visant à réduire l'empreinte carbone. De plus, les

entreprises de logistiques ont commencé à mettre l'accent sur la responsabilité sociale interne, en veillant au bien-être de leurs employés et à des conditions de travail justes.

Au Maroc, la Responsabilité Sociale des Entreprises de logistiques (RSE) est encadrée par un ensemble d'instruments juridiques et réglementaires dénotant l'engagement du gouvernement en faveur du développement durable et de la promotion de pratiques commerciales socialement responsables. La Charte de la Responsabilité Sociale des Entreprises de logistiques, adoptée en 2010, constitue un jalon significatif dans cette démarche, visant à instaurer les principes de la RSE au sein des entreprises de logistiques marocaines. Cette charte offre des directives et des incitations pour les entreprises de logistiques qui s'engagent dans des pratiques responsables. De manière complémentaire, le gouvernement a instauré un Label RSE, décerné par la Confédération Générale des Entreprises de logistiques du Maroc (CGEM), en vue de reconnaître et de récompenser les entreprises de logistiques intégrant efficacement les principes de la RSE. Le Code Marocain de Bonne Gouvernance, actualisé en 2016, encourage spécifiquement les entreprises de logistiques cotées à adopter des pratiques de gouvernance transparentes et responsables, incluant des éléments liés à la RSE. Par ailleurs, la Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD) sert de feuille de route, incitant les entreprises de logistiques à contribuer activement au développement durable en intégrant des dimensions économiques, sociales, et environnementales dans leurs opérations. Le gouvernement marocain promeut également des partenariats public-privé dans le domaine de la RSE, encourageant les collaborations entre les secteurs public et privé pour promouvoir des projets socialement responsables. Enfin, le Maroc, conformément aux principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises de logistiques et aux droits de l'homme, encourage les entreprises de logistiques à respecter les droits de l'homme dans leurs opérations et leur chaîne d'approvisionnement.

Malgré la diversité des objectifs, des approches et des résultats de ces études, un thème commun est lié à l'importance des facteurs communautaires et contextuels. En particulier, la variabilité des initiatives de RSE est étroitement liée à la zone géographique, aux fonctions des organisations et aux types d'intervenants (Walker et Parent, 2010). La transformation des structures de gestion locales et les influences politiques sur les conceptions sociales de la RSE (Friedman, 2007 ; Garriga et Mele', 2004) sont à la fois globales et locales. En termes simples, différentes cultures locales entretiennent des relations différentes avec la révolution mondiale de la RSE. Pour que le domaine continue de croître en portée et en sophistication, il est nécessaire d'étudier empiriquement un plus large éventail d'environnements au-delà des contextes occidentaux dominants.

Les pays islamiques, par exemple, sont nettement sous-représentés dans l'effort de recherche sur la RSE en général et sur la RSE au sein du secteur logistique en particulier. Compte tenu des impacts locaux de la loi islamique et des approches sociétales sur la promulgation de la RSE, il semble s'agir d'un contexte potentiellement générateur pour examiner la RSE en relation avec la professionnalisation, la commercialisation, l'élaboration de politiques et l'atmosphère politique générale (Adnan Khurshid et al., 2014). Le Maroc est l'un de ces pays islamiques qui a commencé à faire l'objet d'une plus grande attention empirique en ce qui concerne les activités de RSE. En effet, la recherche sur la RSE dans le secteur logistique marocain est limitée, mais des études sur la RSE dans les PME marocaines (Touate, 2018) et dans l'ensemble du pays (Ourdi, 2021) donnent quelques indications. Ces études mettent en évidence l'influence positive des pratiques de RSE sur la performance des entreprises de logistiques et les défis de l'application de la RSE au Maroc. La nécessité d'améliorer la divulgation et la communication des pratiques de RSE est également soulignée (Tahri, 2019). Cependant, il existe une lacune dans la littérature traitant spécifiquement de la RSE dans le secteur marocain de la logistique, ce qui indique la nécessité de poursuivre les recherches dans ce domaine.

Comme dans de nombreux pays du monde. Les recherches limitées en entreprise de logistiques dans le contexte marocain ont révélé un manque général de coordination et d'intégration de la RSE dans les politiques et pratiques.

En tant que tel, l'objectif de cette recherche est d'étudier et d'évaluer les facteurs affectant les activités de RSE dans le secteur de la logistique marocaine en utilisant une approche théorique ancrée. Cette enquête permet d'élargir le champ de la recherche en matière de RSE et d'éclairer les pratiques locales. La question de recherche abordée dans cette recherche est la suivante : Quels sont les facteurs affectant les activités de RSE chez les PSL au Maroc ? À l'aide de l'approche théorique ancrée, cette question comprend un examen des conditions causales, des conditions contextuelles, des conditions intermédiaires, des stratégies et des conséquences de la RSE chez les PSL au Maroc. Cela a également permis le développement d'un modèle de RSE proposé chez les PSL au Maroc. Dans ce qui suit, nous décrivons l'approche méthodologique, présentons les résultats et discutons des domaines d'intérêt spécifique. Enfin, des suggestions sont faites concernant les possibilités pratiques et empiriques. En ce qui concerne nos propositions de recherche. Ainsi, nos propositions de recherche afin d'explorer les divers aspects de la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) chez les prestataires de services logistiques (PSL) sont les suivantes :

1. Culturelle et Morale : Examiner comment les initiatives de charité adoptées par les entreprises de logistique reflètent leur identité culturelle et morale, et dans quelle mesure ces initiatives renforcent leur visibilité et leur réputation à travers les médias sociaux et nationaux.
2. Valeurs Culturelles : Analyser l'impact des codes d'éthique et de l'identité d'équipe sur l'engagement des entreprises de logistique dans des activités de responsabilité sociale, en tenant compte des valeurs culturelles marocaines de protection et d'aide aux individus.
3. Philanthropie : Évaluer comment les activités sociales et philanthropiques contribuent à la cohésion interne parmi les collaborateurs des prestataires de services logistiques, notamment en réponse à des crises telles que des séismes.
4. Social et Éducation : Investiguer l'effet des initiatives d'éducation et de formation sponsorisées par les PSL sur le développement des compétences des jeunes dans les régions défavorisées et leur préparation pour le marché du travail logistique.
5. Inclusion : Explorer l'impact des politiques de diversité et d'inclusion au sein des entreprises de logistique sur la création d'un environnement de travail équitable et inclusif.
6. Communication : Étudier comment les stratégies de communication affectent la perception publique des PSL et facilitent le développement de relations bénéfiques avec les parties prenantes.
7. Gestion Verte : Analyser l'efficacité des stratégies de gestion verte adoptées par les entreprises de logistique, telles que l'optimisation des itinéraires et l'intégration de flottes écologiques, dans la réduction de leur empreinte carbone.
8. Juridique et Politique : Évaluer l'influence de la transparence et du respect des réglementations nationales et internationales sur la confiance et la loyauté des parties prenantes envers les PSL.
9. Économique : Examiner les contributions des activités de RSE des PSL au développement économique interne et externe, notamment par le soutien aux produits nationaux et l'attraction de soutien financier de diverses parties prenantes.
10. Institutionnel : Analyser l'impact des activités caritatives sur l'engagement des employés, ainsi que l'importance de la présentation de rapports annuels de RSE pour l'évaluation périodique des initiatives sociales par les conseils d'administration.

Ces propositions de recherche nous fournissent un cadre pour une exploration approfondie des pratiques de RSE chez les prestataires de services logistiques au Maroc, mettant en lumière leur rôle dans la promotion du développement durable et la création de valeur sociale et économique.

3. Méthodologie de recherche

L'objectif de la présente étude était d'examiner la RSE dans l'industrie logistique afin de mieux comprendre la RSE dans un contexte non occidental. Un autre objectif était de développer un modèle qui pourrait soutenir l'avancement et l'évaluation des initiatives de RSE chez les PSL pour l'avenir. Pour atteindre ces objectifs, une approche théorique fondée (Corbin et Strauss, 2008) a été adoptée afin de mettre l'accent sur le développement de la théorie à travers un examen des connaissances des experts locaux et des participants centraux dans le domaine

3.1.Echantillon

Conformément aux conventions de la recherche qualitative, plusieurs cas ont été sélectionnés afin de mieux comprendre les phénomènes étudiés. Étant donné que peu de travaux antérieurs ont abordé le phénomène de la RSE dans le secteur logistique marocain, une approche qualitative fondée sur la théorie a été mise en œuvre dans le développement d'un modèle de RSE chez les PSL au Maroc (y compris l'examen des conditions causales, du contexte, des conditions intermédiaires, des stratégies et des conséquences).

Par conséquent, les participants ont été sélectionnés à l'aide d'une combinaison de méthodes d'échantillonnage non probabiliste, intentionnelles et de jugement et d'échantillonnage boule de neige (Morehouse et Maykut, 2002). Au total, 28 participants ont participé à cette étude avec un consentement éclairé.

Des entrevues exploratoires semi-structurées ont été utilisées pour fournir une interaction directe entre le chercheur et le participant ainsi que pour générer des données. Les entrevues étaient ouvertes, impliquant l'utilisation de questions clés (p. ex., « veuillez décrire les principales activités sociétales et écologiques auxquelles votre entreprise de logistique s'y intéresse ? ») et de questions et de questions subséquentes (p. ex., « comment cette activité cadre-t-elle avec la nature de votre organisation ? »). Les participants ont été encouragés à mettre l'accent sur les avantages et les défis auxquels ils étaient confrontés dans la mise en œuvre d'activités de RSE. Les entretiens nous ont permis de bien comprendre le point de vue des participants sur les activités RSE de leurs entreprises de logistiques. Les entretiens ont duré entre 45 et 120 minutes (64 minutes en moyenne).

Tableau 1 : Présentation des interviewés

Code interviewé	Qualité	Nb d'expériences	Durée de l'entretien
01	Directeur des opérations logistiques	15	110
02	Chargé communication et RSE	6	120
03	Directeur general	21	25
04	Senior operation manager	9	49
05	Responsable approvisionnement responsable et logistique	6	68
06	Chargé RSE	3	120
07	Senior operation manager	6	35
08	Chef de projet logistique	10	25
09	Directeur des opérations logistiques	13	140
10	Coordonnateur/trice logistique et RSE	3	120
11	Analyste RSE en logistique	8	115
12	Directeur general	23	30
13	Chef de projet logistique	9	35
14	Chargé communication	2	60
15	Responsable RSE	4	95

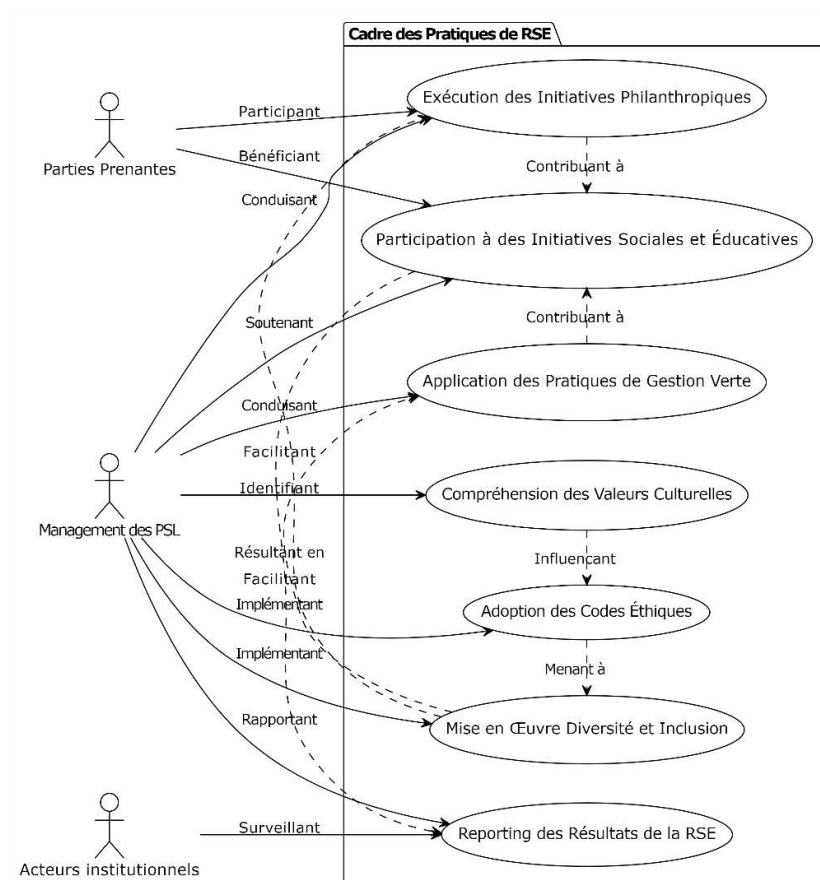
16	Directeur des opérations logistiques	11	20
17	Responsable RSE	6	110
18	Chef de projet logistique	7	30
19	Senior operation manager	6	35
21	Controleur de gestion senior	8	30
22	Chef de projet logistique	11	45
23	Directeur des opérations logistiques	14	30
24	Analyste RSE en logistique	6	86
25	Directeur general	19	40
26	Chef de projet logistique	8	60
27	Directeur des opérations logistiques	25	50
28	Coordonnatrice logistique et RSE	8	120

Source : Auteur à partir des données d'enquête.

3.2.Modèle conceptuel

Le texte des entrevues a été examiné à l'aide d'un codage ouvert, axial et sélectif (Bikner-Ahsbahs et al., 2015). Au cours du processus de codage ouvert, les déclarations des participants ont été étiquetées avec un mot ou une phrase qui indiquait de manière compacte le domaine d'étude. Conformément aux suggestions de Strauss et Corbin (1998), on a (re)lu toutes les entrevues ligne par ligne, codé les points directement liés à la question de recherche et ajouté des notes. Ensuite, des étiquettes conceptuelles ont été ajoutées en relation avec des indicateurs potentiels du phénomène cible (c'est-à-dire. RSE).

Schéma1: Système de gestion des relations de la RSE chez les PSL



Source : Auteur à partir des données d'enquête.

Le processus subséquent de codage axial a impliqué le développement de catégories et de phrases en relations conceptuelles et l'identification de la relation entre elles (Strauss et Corbin, 1998). Grâce à des processus comparatifs constants (Boeije, 2002), des catégories abstraites de niveau supérieur ont ensuite été développées. Plus précisément, au cours du processus de codage axial, les chercheurs se sont posé des questions et ont fait des comparaisons théoriques et pratiques itératifs entre les catégories. Cela a servi à façonner les hiérarchies des catégories et à se rapporter aux conditions causales, aux conditions contextuelles, aux conditions intermédiaires, aux stratégies et aux conséquences de la RSE dans le secteur de logistique marocain. Le codage sélectif était la dernière étape et impliquait de choisir des catégories de base comme cadres principaux à l'intérieur desquels organiser d'autres catégories et expressions. Au cours de cette dernière étape, nous avons également cherché à compléter les catégories et les relations identifiées dans un compte holistique, conduisant à la création du modèle de RSE chez les PSL au Maroc.

À la fin de la 21ème entrevue, il a été estimé qu'il y avait suffisamment de cohérence entre les catégories de RSE et les facteurs qui les influencent, tels que décrits par les participants. La production des données a ensuite été terminée après la 28ème entrevue. Ce processus est conforme aux lignes directrices de l'analyse de la théorie ancrée telles qu'établies par Strauss et Corbin (1998) et visait à atteindre le point de saturation thématique, un objectif commun dans la recherche qualitative (Hennink et al., 2017). Il est reconnu que le terme « saturation » peut être controversé. Dans ce cas, l'accent a été mis sur ce que Hennink et al. (2017) appellent la « saturation du sens ». C'est-à-dire que les données ont été analysées pour les thèmes et les structures de telle sorte qu'un point a été atteint où de nouveaux thèmes et structures ne pouvaient plus être construits à partir des données codées.

4. Analyses, résultats et discussion :

Dans le cadre de l'approche méthodologique de la théorie enracinée, la collecte des données s'effectue à travers un processus systématique et itératif, visant à élaborer une théorie intrinsèquement liée aux données empiriques recueillies. Notre processus débute par un échantillonnage théorique, une stratégie distinctive où la sélection des données n'est pas prédéfinie, mais évolue au gré de l'analyse et de l'émergence des concepts. Nous avons eu recours aux données issues d'entrevues semi-structurées.

La démarche de codage des données, essentielle dans cette approche, s'est déployée en trois phases : le codage ouvert, le codage axial, et le codage sélectif. Le codage ouvert nous a permis de décomposer les données en unités significatives, facilitant l'identification de concepts et catégories. Le codage axial nous a ensuite permis à établir des liens entre ces catégories, tandis que le codage sélectif a concentré l'analyse autour de catégorie centrale, autour de laquelle s'articule la théorie en émergence.

La comparaison constante entre les données nouvelles et existantes nous a assuré l'alignement et la cohérence de l'analyse, permettant d'affiner progressivement la théorie. Parallèlement, la rédaction de mémos et l'élaboration de diagrammes a joué un rôle crucial dans la conceptualisation et la structuration de la théorie. Ce processus s'est poursuivi jusqu'à la saturation des données, moment où aucune nouvelle information significative n'est susceptible de modifier substantiellement la théorie en construction.

Ainsi, l'approche de la théorie enracinée se distingue par sa capacité à générer des théories profondément ancrées dans les réalités empiriques, en adoptant une démarche flexible et réflexive qui s'adapte au fur et à mesure de l'évolution de la recherche.

4.1. Résultats des entretiens

Bien que les données aient été générées et analysées en relation avec tous les aspects de la RSE chez les PSL, en raison des contraintes de limite de mots, nous nous concentrons uniquement sur les catégories causales dans ce manuscrit. Des catégories culturelles, sociales, politiques, économiques et institutionnelles ont été établies dans le cadre de cette recherche, chacune comprenant entre deux et quatre concepts du tableau ci-dessous

Tableau 2: étayage des conditions occasionnelles

Catégories	Concepts	Exemple de quotes
Culturel	Morale	De nombreuses entreprise de logistiques considèrent que la charité fait partie de leur identité et en sont fières. Lorsqu'un collaborateur aide la communauté, le nom de l'entreprise de logistique dans laquelle il est actif est mis en évidence, et les deux peuvent se rejoindre dans les médias sociaux et parfois même nationaux.
	Valeurs culturelles	Protéger les personnes et les aider dans toutes les situations est l'une des caractéristiques ancrées dans la culture marocaine. La mise en place de codes d'éthique dans les entreprise de logistiques a permis de mieux s'engager dans des activités de responsabilité sociale. Le fait d'avoir une identité d'équipe a un impact énorme sur les activités de responsabilité sociale .
	Philanthropie	L'un des responsables soutient que les activités sociales des PSLs contribuent parfois à la cohérence entre les coolaborateurs des différentes intervenants dans l'opération, indépendamment de l'appartenance à l'entité. Par exemple, lors du séisme, dès qu'on annonce la mise en disposition de la flotte pour des œuvres de bienfaisance. Plusieurs collaborateurs et clients se sont manifestés pour joindre les efforts et contribuer leur parts également .
Social	L'éducation	La stratégie nationale de développement de la compétitivité logisitque encourage les PSL se s'impliquer dans la formation des futurs logisticiens dans toutes les régions du pays. Notre objectif est d'aider les enfants qui vivent dans des zones défavorisées à apprendre et à découvrir de nouvelles compétences , ainsi que préparer de futurs collaborateurs qui disposent des soft et hard skills nécessaires pour le développement de nos activités
	Inclusion	Mise en œuvre de politiques visant à promouvoir la diversité et l'inclusion au sein de l'entreprise de logistique, favorisant un environnement de travail équitable.
	Communication	Le fait de disposer de réseaux de communication et d'information efficaces permet de créer une opinion publique positive et d'établir et d'étendre des relations mutuellement bénéfiques entre le prestataire et le public.

	Gestion verte	L'optimisation des itinéraires et la réduction des émissions constituent des priorités majeures dans la gestion moderne des transports. En employant des technologies de pointe, il est possible d'optimiser les itinéraires de transport, réduisant ainsi les distances parcourues et minimisant les émissions de gaz à effet de serre associées. Cette approche stratégique contribue non seulement à une utilisation plus efficace des ressources, mais également à la promotion d'une logistique durable. Parallèlement, l'intégration de flottes écologiques joue un rôle essentiel dans la réduction de l'empreinte carbone liée aux activités de transport. L'adoption de véhicules respectueux de l'environnement, tels que des véhicules électriques, hybrides ou fonctionnant au gaz naturel, constitue une mesure concrète pour atténuer l'impact environnemental. En outre, la gestion des déchets est une composante cruciale de cette démarche globale. En mettant en place des pratiques de gestion des déchets, notamment le recyclage des matériaux d'emballage et la réduction de l'utilisation du plastique, les entreprises de logistiques peuvent contribuer significativement à la préservation de l'environnement tout en favorisant une économie circulaire. Ainsi, cette approche holistique témoigne de l'engagement envers une logistique responsable et durable, offrant des avantages tant environnementaux qu'économiques.
Politique	Juridique	La transparence des activités du PSL pour la communauté est l'une des questions importantes qui a un effet considérable sur la confiance et la loyauté des parties prenantes et qui augmentent le capital financier. Le respect des règles nationales (par exemple, le paiement des impôts) et l'adhésion au droit international (par exemple, les règles de la fédération) ont un effet impressionnant sur l'image du club au sein de la communauté.
	Politique	Les hommes politiques présents comme une des parties prenantes de l'activité des PSL ont conduit à la création de sources de soutien émotionnel et le support nécessaire pour le développement du secteur (selon un dirigeant). L'engagement politique dans la RSE crée un environnement propice à l'adoption de pratiques responsables par les sociétés de transport au Maroc. Il met en place des incitations et des cadres réglementaires favorables qui contribuent à l'intégration de la RSE dans les opérations du secteur.
Économique	Générateur de recettes internes	Notre entreprise de logistique a lancé un plan de soutien aux produits nationaux en partenariat avec les industries manufacturières, compte tenu du nombre des clients et du grand capital social dont il dispose. Cela a permis de créer des emplois dans le pays.

	Générateur de recettes externes	Les actions sociales de notre entreprise de logistique amènent de nombreuses parties prenantes (notamment des banques, des coopératives, etc.) à soutenir nos activités. En outre, ils veulent montrer leur sentiment d'appartenance à la société et devancer les autres concurrents en termes de bonne volonté, de réputation, de gain financier et d'avantage concurrentiel.
Institutionnel	Personnel	Les activités caritatives conduisent à l'engagement des employés envers l'organisation. Ils se sentent satisfaits. En effet, être utile à la société et à l'organisation peut avoir des effets indéniables.
	Parties prenantes	Le profit et le bénéfice du prestataire et de ses parties prenantes ont toujours été pris en compte dans les activités de responsabilité sociale. Le conseil d'administration nous a demandé de présenter chaque année un rapport sur la responsabilité sociale des entreprises de logistiques, ce qui nous oblige à évaluer périodiquement nos activités sociales.
	Structure	Les PSLs sont confrontés à une variété d'activités économiques et sociales (entraînement des athlètes, organisation de compétitions professionnelles, activités caritatives, attention portée aux supporters, présentation de services professionnels, etc.) Il n'est pas possible d'assurer ces activités sans une structure professionnelle dans les clubs.

Source : Auteur à partir des données d'enquête.

La catégorie culturelle liée aux modes de fonctionnement dominants ainsi qu'aux attitudes généralement acceptées en matière de RSE par les parties prenantes. Cette catégorie incorporait des concepts moraux, fondés sur des valeurs et des œuvres de bienfaisance. Le concept moral impliquait des domaines tels que la conduite personnelle et les notions de justice. Le concept de valeurs se rapportait à des domaines personnels (p. ex., le soutien aux autres) et organisationnels (p. ex., l'atmosphère de compétition). Enfin, dans le concept de charité, la notion de philanthropie a été soulignée en ce qui concerne l'importance des activités et des campagnes de bienfaisance. La catégorie sociale était principalement liée aux facteurs sociétaux, les concepts d'éducation, de santé, de communication et de gestion « verte » étant prédominants. Dans le domaine de l'éducation, l'accent a été mis sur les notions de « compétences » et de « performance » en mettant l'accent sur l'expérience et les conditions environnementales. Dans la catégorie politique, les questions juridiques ont été prononcées (par exemple, la gouvernance et la propriété), et le concept de politique a été formulé comme engagement. En ce qui concerne la catégorie économique, la génération de revenus était d'une importance primordiale. Enfin, dans la catégorie des établissements, les questions liées au personnel (p. ex., développement des capitaux), aux intervenants (p. ex., avantages sociaux), aux clients (p. ex., services) et à la structure (p. ex., prestation de services professionnels) ont été priorisées.

4.2. Discussion des résultats

Les entreprises de logistiques se préoccupent de plus en plus de la manière dont elles abordent les dimensions sociales et environnementales. Un certain nombre d'entreprise de logistiques

considèrent l'engagement social comme une option délibérée basée sur la volonté de respecter la société et l'environnement, tandis que d'autres estiment qu'il est essentiel. De nombreuses perceptions sont en concurrence en raison de l'absence de normalisation des pratiques de RSE. En conséquence, il est nécessaire, en particulier dans le cas des banques, qu'un effort supplémentaire soit fait en termes de divulgation et de communication afin de mériter la confiance des parties prenantes.

- **Influences culturelles sur la RSE**

D'après nos analyses, la catégorie de la culture était la plus importante et se composait de trois concepts : les questions morales, les valeurs culturelles et les activités philanthropiques. Parmi ces trois concepts, les initiatives philanthropiques, y compris les campagnes et les activités, ont été considérées comme essentielles. Le consensus général quant à leur importance était que les actions philanthropiques avaient un impact relatif plus important que toute autre activité de RSE. Cette constatation est cohérente avec d'autres études démontrant l'importance du travail philanthropique dans les contextes de RSE dans des contextes non occidentaux (p. ex., Afroozeh et al., 2017). Les PSLs marocains entreprennent de nombreuses activités dans le domaine de la philanthropie, y compris des campagnes d'approvisionnement menées par des organisations pour aider leurs concitoyens (par exemple, aider les victimes du tremblement de terre...). Ces activités ont permis d'accroître la réputation des PSL d'une manière conforme aux recherches existantes (Khairollahi et coll., 2016 ; Sajadi et Javaran, 2016). De plus, à l'échelle mondiale, diverses études se sont penchées sur l'effet positif que le travail philanthropique peut avoir sur la valeur de la « marque » (Polonsky et Wood, 2001 ; Sartore-Baldwin et Walker, 2011 ; Sheth et Babiak, 2010 ; Walker et Kent, 2009).

Les questions morales (c.-à-d. l'identification des valeurs sociales, des codes moraux, de l'équité et de la justice, et l'esprit d'équipe) et les valeurs culturelles (c.-à-d. le soutien aux gens, l'exemplarité, l'attention portée aux questions autochtones et traditionnelles, l'identification d'atmosphères compétitives saines et la tenue d'événements religieux) figuraient parmi les autres domaines clés de la catégorie culturelle.

En outre, cette recherche actuelle met en évidence qu'il n'est pas possible de s'engager dans une responsabilité sociale sans tenir compte des coutumes et de la morale commune qui prévalent dans la société et la culture en question. En ce qui concerne les grands défis marocains, chaque PSL a examiné les valeurs sociétales et évalué son rôle et les défis inhérents à la mise en œuvre d'une RSE significative. De plus, le caractère unique des initiatives et de l'application spécifiques de la RSE au Maroc s'explique en partie par le fait que la RSE devrait être considérée en termes de normes et de conventions culturelles, en tenant compte de la communauté qui les gouverne et de leur conformité.

- **Accent social sur la RSE**

La deuxième catégorie portait sur les enjeux sociaux de la RSE et se composait de quatre concepts : l'éducation, la santé, la communication et la gestion « verte ». L'éducation, sous différentes formes, s'est avérée être l'un des principes fondamentaux les plus importants des activités de RSE dans les PSL. L'investissement dans l'éducation émerge comme un impératif majeur au sein de la Responsabilité Sociale des Entreprises de logistique (RSE) pour les entreprises de logistique marocaines, révèlent les conclusions de mes recherches. Ces résultats mettent en lumière la prévalence d'initiatives adoptées par plusieurs entreprises de logistique, visant à contribuer activement au développement éducatif de la société. Parmi les modalités d'investissement en éducation dans le cadre de la RSE, diverses approches sont observées.

En premier lieu, des entreprises de logistique marocaines manifestent leur engagement en faveur de l'éducation en instaurant des programmes de bourses et de subventions. Ces initiatives

s'articulent autour du soutien financier accordé aux étudiants méritants ou défavorisés, avec pour objectif de faciliter l'accès à l'éducation supérieure et de promouvoir l'égalité des chances. Par ailleurs, de nombreuses entreprises de logistique établissent des partenariats stratégiques avec des établissements éducatifs tels que des écoles, des collèges, et des universités. Ces partenariats se concrétisent à travers la mise en place de programmes éducatifs conjoints, incluant des ateliers, des conférences, et d'autres initiatives visant à renforcer les compétences des étudiants et à aligner l'éducation sur les besoins du marché du travail.

Certaines entreprises logistiques marocaines choisissent également d'investir dans des programmes de formation professionnelle, ciblant spécifiquement les jeunes diplômés ou les individus en transition professionnelle. Ces formations sont élaborées dans le but d'améliorer les compétences professionnelles des participants et de faciliter leur intégration sur le marché du travail.

Dans une optique de responsabilité sociale, les entreprises de logistique engagées initient fréquemment des projets éducatifs à l'échelle communautaire. Ces initiatives comprennent la construction d'écoles, la fourniture de matériel éducatif, et la mise en œuvre de programmes spécifiques visant à répondre aux besoins éducatifs des populations locales.

En outre, des programmes de mentorat et de coaching sont mis en place par certaines entreprises de logistique, favorisant la connexion entre des professionnels expérimentés au sein de l'entreprise de logistique et des étudiants ou jeunes professionnels. Ces programmes offrent des conseils pratiques, des opportunités d'apprentissage concret, et contribuent au développement professionnel des individus impliqués.

Il est essentiel de noter que l'engagement éducatif des entreprises de logistique marocaines dans le cadre de la RSE présente des disparités, influencées par des facteurs tels que la taille de l'entreprise de logistique, le secteur d'activité, et la culture organisationnelle. Toutefois, ces diverses initiatives soulignent unanimement l'importance attribuée à l'éducation en tant que catalyseur du développement social et économique, s'intégrant de manière cruciale au sein des stratégies RSE des entreprises de logistique au Maroc.

Les entreprises logistiques au Maroc manifestent un intérêt croissant pour la santé au sein de leurs activités de Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE). Les initiatives visant à promouvoir la santé des employés occupent une place centrale dans leurs efforts. Ces entreprises mettent en place des programmes de bien-être qui incluent des mesures de sensibilisation à la santé physique et mentale des travailleurs. Des campagnes de prévention des maladies, des incitations à adopter des modes de vie sains, et des programmes de gestion du stress sont intégrés dans leur démarche de RSE. De plus, certaines entreprises logistiques marocaines établissent des partenariats avec des organismes de santé locaux pour fournir des services de santé aux employés, notamment des bilans de santé réguliers, des vaccinations et des consultations médicales. Ces initiatives témoignent de la reconnaissance de l'importance de la santé des employés comme un facteur clé pour promouvoir le bien-être au sein de l'entreprise. Elles soulignent également l'engagement des entreprises logistiques marocaines envers des pratiques responsables, démontrant une préoccupation tangible pour la santé globale de leur personnel et contribuant ainsi à la création d'un environnement de travail sain et durable.

Enfin, au Maroc, plusieurs incitatives de RSE se sont dirigées vers des préoccupations environnementales et écologiques. En effet, les prestataires de services logistiques au Maroc se trouvent confrontés à une série d'implications environnementales intrinsèques à la nature de leurs activités. Parmi ces implications, les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) provenant de l'utilisation fréquente de véhicules de transport représentent un défi majeur. Afin de minimiser ces émissions, ces entreprises adoptent des pratiques d'optimisation des itinéraires, investissent dans des flottes de véhicules plus écologiques, comme les véhicules électriques ou hybrides, et mettent en œuvre des stratégies visant à réduire leur empreinte carbone. Parallèlement, la gestion des déchets générés par les activités logistiques, incluant emballages

et matériaux d'expédition, nécessite des pratiques durables telles que le recyclage, la réduction de l'utilisation de plastique, et l'adoption d'emballages plus respectueux de l'environnement. Les entrepôts logistiques, gourmands en énergie, soulèvent la question de la consommation énergétique, incitant les prestataires de services logistiques à améliorer l'efficacité énergétique de leurs installations par le biais de technologies durables et d'investissements dans des sources d'énergie renouvelable. De plus, la nécessité d'évaluer et de réduire l'utilisation des ressources naturelles telles que le carburant, l'eau et les matières premières est impérative, incitant ces entreprises à optimiser leur utilisation et à favoriser l'économie circulaire. Enfin, l'expansion des infrastructures logistiques peut potentiellement impacter les écosystèmes locaux et la biodiversité, poussant les entreprises à intégrer des évaluations de l'impact environnemental dans leurs plans d'expansion et à mettre en œuvre des mesures de conservation. En conclusion, concilier efficacité opérationnelle et responsabilité environnementale constitue un défi pour les prestataires de services logistiques au Maroc. L'adoption de pratiques durables, l'investissement dans des technologies écologiques et la sensibilisation à l'importance de la responsabilité environnementale permettent à ces entreprises de réduire leur impact sur l'environnement, contribuant ainsi à un développement économique durable.

- **Influences et implications des politiques en matière de RSE**

La catégorie de politique concerne les moyens par lesquels le secteur de la logistique a la capacité d'harmoniser les sentiments juridiques et politiques de manière publique. Dans cette recherche actuelle, la catégorie de politique englobait des questions juridiques et politiques, la dimension juridique étant jugée prépondérante. Par exemple, des domaines tels que les droits des parties prenantes, la circulation de l'information et la transparence, ainsi que les obligations des entreprises en matière de gouvernance et de faillite, étaient tous considérés comme pertinents dans le contexte des entreprises logistiques au Maroc. Problématiquement, malgré leur importance déclarée, les acteurs et les administrateurs d'entreprises étaient souvent peu familiers avec les règles et les obligations juridiques pertinentes. Ainsi, des problèmes récurrents étaient observés avec les contrats et leurs répercussions financières ultérieures pour les entreprises logistiques. Tout cela souligne la recommandation de Carroll (1979) selon laquelle il est nécessaire pour les organisations de considérer et de clarifier les obligations que la loi leur impose, en plus des tâches économiques, morales et altruistes auxquelles elles participent. En conséquence, il est suggéré que la primauté du droit est un facteur important qui peut influencer les activités de RSE.

De plus, en ce qui concerne l'autre concept de cette catégorie, il a été constaté qu'il existe un degré élevé d'influence politique concernant la capacité du secteur de la logistique à s'intégrer au niveau national, à appliquer des sanctions et à attirer des ressources publiques. Ces dernières années, les activités et les compétitions logistiques ont gagné en importance au Maroc. L'implication croissante des hommes politiques dans la logistique au Maroc a donné naissance à l'idée que les décisions concernant la logistique sont des actes hautement politiques. Bien que certains acteurs de cette étude aient noté que certaines politiques logistiques ont été développées et mises en œuvre au bénéfice des entreprises, dans de nombreux cas, cela a été préjudiciable.

- **Impératifs économiques et leviers de la RSE**

On a observé que la participation aux activités de responsabilité sociale des entreprises (RSE) a des effets positifs sur les indicateurs économiques, notamment la valeur de la réputation et des mesures plus directes de la performance financière.

La prééminence de la catégorie économique dans cette recherche contredit en quelque sorte les conclusions de Exterjt (2004), qui suggérait que les activités de RSE n'ont pas d'impact significatif sur la performance financière. Cependant, d'autres chercheurs soutiennent que les initiatives à long terme en matière de responsabilité sociale peuvent contribuer au succès

financier (par exemple, Hamil & Morrow, 2011 ; Lin et al., 2009 ; Paramio Salcines et al., 2014). De plus, plusieurs universitaires mettent en évidence les effets positifs potentiels de la RSE sur la valeur de la marque (par exemple, Blumrodt et al., 2012 ; Hamil & Morrow, 2011) et les revenus financiers (par exemple, Baena, 2018 ; Rowe et al., 2018). Lin et al. (2009) soutiennent que de nombreuses entreprises considèrent la RSE comme une stratégie de développement durable.

Un aspect notable dans la présente recherche est le le partenariat public-privé. L'influence des partenariats public-privé (PPP) sur la logistique durable est un sujet d'intérêt croissant. Les PPP ont été reconnus comme un paradigme récent dans le développement de divers secteurs, y compris l'agriculture et les projets d'infrastructure (Sylla et al., 2023). Dans le contexte de projets d'irrigation à grande échelle, de tels partenariats jouent un rôle crucial dans la promotion du développement agricole et de la durabilité. De plus, les PPP offrent une opportunité importante pour les autorités publiques de transférer les risques associés aux grands projets publics au secteur privé, ce qui peut avoir des implications pour la logistique durable (Mezhouda et al., 2023).

La gestion des risques dans les projets PPP implique des mécanismes de partage des risques entre les partenaires publics et privés, mettant en évidence l'interdépendance et l'influence de ces partenariats sur divers aspects de la mise en œuvre du projet, y compris la logistique (Abdallah, 2021). De plus, les dimensions sociales des PPP, notamment dans l'infrastructure, soulignent l'importance de ces partenariats dans la résolution des défis d'efficacité et de durabilité dans la prestation de services logistiques (Diouf, 2017). De plus, le succès des PPP dépend de l'efficacité des relations de collaboration entre les partenaires, étroitement liées à la confiance institutionnelle, inter organisationnelle et interpersonnelle, toutes susceptibles d'avoir un impact sur la durabilité des opérations logistiques au sein de ces partenariats (Ramonjavelo et al., 2006).

Ces références soulignent collectivement l'influence multiforme des partenariats public-privé sur la logistique durable. Elles mettent en avant le rôle des PPP dans le transfert des risques de projet, la résolution des défis sociaux et d'efficacité, ainsi que la promotion de relations de collaboration, tous ayant des implications pour les pratiques de logistique durable.

- **Facteurs institutionnels dans la RSE**

L'environnement institutionnel influence de manière significative les pratiques de responsabilité sociale des entreprises (RSE) et la performance financière. Au Maroc, la qualité des institutions joue un rôle crucial dans la détermination du développement des systèmes financiers (Alice & François, 2016). De plus, la flexibilité des règles et la participation individuelle à l'action collective sont influencées par des facteurs institutionnels, ce qui peut avoir un impact sur les pratiques de RSE (Jimmy & Moumouni, 2014). Par ailleurs, les moteurs de la RSE et de la performance des entreprises pour le développement durable sont influencés par des facteurs institutionnels externes, permettant aux entreprises de façonner leur légitimité en fonction des influences institutionnelles (Ng et al., 2022). L'impact de l'environnement institutionnel et des entrepreneurs sur l'adoption de la RSE dans des contextes non occidentaux met en évidence l'importance des facteurs institutionnels dans la formation des pratiques de RSE (Koleva & Quinn, 2021). Dans le contexte des pays émergents, en l'occurrence le Maroc, l'environnement institutionnel pose des défis pour la mise en œuvre de pratiques structurées de RSE en raison de la fragilité financière, institutionnelle et humaine (Ourdi et al., 2021). De plus, la complexité de la relation entre la RSE et la performance financière est expliquée à l'aide de la théorie néo-institutionnelle, mettant l'accent sur l'influence des facteurs institutionnels sur les pratiques de RSE au niveau national.

5. Conclusion :

La conclusion de cette étude met en évidence l'état actuel de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) dans le secteur de la logistique durable au Maroc. S'appuyant sur les fondations théoriques établies par Barney G. Glaser et Anselm L. Strauss (1967) dans leur ouvrage fondateur "The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research", ainsi que sur les perspectives constructivistes avancées par Kathy Charmaz (2006) dans "Constructing Grounded Theory", ce papier démontre que les initiatives de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) au sein du secteur logistique marocain en sont à un stade embryonnaire, tout en recelant un potentiel substantiel d'évolution. En référence aux contributions de Philip Kotler et Nancy Lee (2005) et celles de William B. Werther et David Chandler (2010) notre étude ouvre des voies vers une intégration réussie de ces pratiques au cœur des stratégies corporatives.. Par l'application de ces cadres théoriques, notre recherche enrichit la compréhension de la RSE dans le paysage marocain, incitant les acteurs de la logistique à épouser des démarches stratégiques et holistiques en matière de RSE. En effet ,la RSE dans le secteur logistique au Maroc est un phénomène multidimensionnel, enraciné dans le contexte culturel et socio-économique local. Elle reflète une compréhension élargie de la responsabilité d'entreprise, intégrant des préoccupations sociales, environnementales, économiques, et institutionnelles. Notre théorie enracinée souligne l'importance d'une approche adaptée et sensible au contexte pour la mise en œuvre de la RSE, où les initiatives doivent être alignées avec les valeurs culturelles, répondre aux besoins sociaux, contribuer à la protection de l'environnement, et être soutenues par un cadre institutionnel et politique propice. L'examen approfondi des pratiques actuelles a mis en exergue des progrès notables ainsi que des obstacles persistants. Il est réconfortant d'observer que certaines firmes logistiques marocaines se sont engagées dans des pratiques écoresponsables, à l'instar de l'optimisation des chaînes d'approvisionnement, la promotion de modes de transport écologiques, et le recours à des emballages respectueux de l'environnement.

Toutefois, malgré ces avancées, des défis demeurent, en particulier concernant l'accroissement de la sensibilisation et de l'éducation aux enjeux de la RSE dans le domaine de la logistique durable. L'impératif d'améliorer la connaissance et la compréhension des différentes parties prenantes, y compris les entreprises, le gouvernement, et la société civile, est crucial pour encourager une adoption plus généralisée des pratiques durables. Nos recherches soulignent également le besoin impérieux d'un cadre réglementaire renforcé et de mesures incitatives visant à stimuler les investissements dans des pratiques logistiques durables. Les incitations financières, les standards sectoriels, et les politiques publiques pourraient jouer un rôle déterminant dans l'avancement de la RSE au sein du secteur logistique.

Par ailleurs, la recherche a mis en évidence le besoin d'une réglementation plus forte et de mesures incitatives pour encourager les entreprises à investir davantage dans des pratiques logistiques durables. Les incitations financières, les normes sectorielles et les politiques gouvernementales peuvent jouer un rôle crucial dans la promotion de la RSE au sein du secteur de la logistique.

En conclusion, bien que des progrès aient été accomplis, il est évident que le chemin vers une logistique durable pleinement intégrée au Maroc nécessite des efforts continus de la part de toutes les parties prenantes. Cela comprend des actions concrètes des entreprises, un engagement gouvernemental renforcé et une sensibilisation accrue au sein de la société. En travaillant ensemble, ces acteurs peuvent contribuer à faire de la logistique durable une réalité tangible et bénéfique pour le Maroc et son avenir économique et environnemental.

Références :

- (1). Abdallah, S. (2021). Options réelles dans les projets en partenariat public-privé : un survol. *L Actualité Économique*, 95(2-3), 323-346. <https://doi.org/10.7202/1076262ar>
- (2). Abdallah, S. (2021). Options réelles dans les projets en partenariat public-privé : un survol. *L Actualité Économique*, 95(2-3), 323-346. <https://doi.org/10.7202/1076262ar>
- (3). Adnan Khurshid, M., Al-Aali, A., Ali Soliman, A. and Mohamad Amin, S. (2014), "Developing an Islamic corporate social responsibility model,(ICSR)", *Competitiveness Review*, Vol. 24 No. 4, pp. 258-274. <https://doi.org/10.1108/CR-01-2013-0004>
- (4). Ahmad, M., Chen, G., AYE, E., & Ahmad, S. (2022). Green bonds investments firms and corporate social responsibility: evidence from morocco stock market.. <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-2318281/v1>
- (5). Alice, K. and François, P. (2016). Determinants du developpement financier dans les pays de la zone franc cfa: le role de la qualite des institutions. *European Scientific Journal Esj*, 12(28), 285. <https://doi.org/10.19044/esj.2016.v12n28p285>
- (6). Alice, K. and François, P. (2016). Determinants du developpement financier dans les pays de la zone franc cfa: le role de la qualite des institutions. *European Scientific Journal Esj*, 12(28), 285. <https://doi.org/10.19044/esj.2016.v12n28p285>
- (7). Andon, P. (2012). Accounting-related research in ppps/pfis: present contributions and future opportunities. *Accounting Auditing & Accountability Journal*, 25(5), 876-924. <https://doi.org/10.1108/09513571211234286>
- (8). Baz, J. and Laguir, I. (2014). Family businesses and corporate social responsibility (csr) orientation: a study of moroccan family firms. *Journal of Applied Business Research (Jabr)*, 30(3), 671. <https://doi.org/10.19030/jabr.v30i3.8552>
- (9). Beck, C., Frost, G., & Jones, S. (2018). Csr disclosure and financial performance revisited: a cross-country analysis. *Australian Journal of Management*, 43(4), 517-537. <https://doi.org/10.1177/0312896218771438>
- (10). Carroll A. B. (1979). A three-dimensional conceptual model of corporate social performance. *Academy of Management Review*, 4, 497-505.
- (11). Commission of the European Communities (2002) Corporate social responsibility: A business contribution to sustainable development (347 final). COM.
- (12). Cruz, C. and Fernández, J. (2016). Conceptual framework of ethics and corporate social responsibility: an anthropological and strategic approach. *Revista Empresa Y Humanismo*, XIX(2), 69-118. <https://doi.org/10.15581/015.xix.2.69-118>
- (13). Dahlsrud, A. (2008) How Corporate Social Responsibility Is Defined: An Analysis of 37 Definitions. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 15, 1-13. <http://dx.doi.org/10.1002/csr.132>
- (14). Daromes, F. and Gunawan, S. (2020). Joint impact of philanthropy and corporate reputation on firm value. *Jurnal Dinamika Akuntansi*, 12(1), 1-13. <https://doi.org/10.15294/jda.v12i1.21747>
- (15). Diouf, D. (2017). Les contours sociaux des partenariats public-privé : cas de l'hydraulique urbaine périurbaine au sénégal. *Revue Gouvernance*, 12(1). <https://doi.org/10.7202/1038870ar>
- (16). Elkington, J. (1994) Towards the Sustainable Corporation: Win-Win-Win Business Strategies for Sustainable Development. *California Management Review*, 36, 90-100. <http://dx.doi.org/10.2307/41165746>

- (17). Farooq Q., Hao Y., Liu X. J. (2019). Understanding corporate social responsibility with cross-cultural differences: A deeper look at religiosity. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 26(4), 965–971.
- (18). Forrer, J., Kee, J., Newcomer, K., & Boyer, E. (2010). Public–private partnerships and the public accountability question. *Public Administration Review*, 70(3), 475-484. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2010.02161.x>
- (19). Friedman M. (2007) The social responsibility of business is to increase its profits. In Zimmerli W. C., Holzinger, M., Richter K. (Eds.) *Corporate ethics and corporate governance* (pp. 173–178). Springer.
- (20). Garriga E., Melé D. (2004). Corporate social responsibility theories: Mapping the territory. *Journal of Business Ethics*, 53(1–2), 51–71.
- (21). Godfrey, P. (2005). The relationship between corporate philanthropy and shareholder wealth: a risk management perspective. *Academy of Management Review*, 30(4), 777-798. <https://doi.org/10.5465/amr.2005.18378878>
- (22). Gouvernement du Maroc. (2016). Code Marocain de Bonne Gouvernance. Rabat, Maroc
- (23). Gouvernement du Maroc. (2017). Stratégie Nationale de Développement Durable. Rabat, Maroc.
- (24). Han, S. (2023). The effects of corporate philanthropy communication perception
- (25). Hodge, G. and Greve, C. (2017). Contemporary public–private partnership: towards a global research agenda. *Financial Accountability and Management*, 34(1), 3-16. <https://doi.org/10.1111/faam.12132>
- (26). Hounghédji, H. and Bassongui, N. (2021). Investissement public et investissement privé en afrique subsaharienne: rôle de la qualité institutionnelle. *African Development Review*, 33(3), 466-478. <https://doi.org/10.1111/1467-8268.12589>
- (27). International Organization for Standardization. (2010). ISO 26000:2010, Guidance on social responsibility. <https://www.iso.org/standard/42546.html>
- (28). Jihane, D. and Chakor, A. (2018). La responsabilité sociétale de l'entreprise : les différentes approches conceptuelles. *European Scientific Journal Esj*, 14(10), 165. <https://doi.org/10.19044/esj.2018.v14n10p165>
- (29). Jimmy, K. and Moumouni, I. (2014). Flexibilité des règles et participation individuelle à l'action collective: cas de l'union des groupements de producteurs du périmètre irrigué de malanville au bénin. *European Journal of Development Research*, 27(5), 745-761. <https://doi.org/10.1057/ejdr.2014.56>
- (30). Kammoun, S., Romdhane, Y., Loukil, S., & Ibenrissoul, A. (2021). An examination of linkages between corporate social responsibility and firm performance: evidence from moroccan listed firms. *Estudios Gerenciales*, 636-646. <https://doi.org/10.18046/j.estger.2021.161.4010>
- (31). Koleva, P. and Quinn, L. (2021). Csr uptake in non-western contexts: the impact of institutional environment and entrepreneurs. *Academy of Management Proceedings*, 2021(1), 12873. <https://doi.org/10.5465/ambpp.2021.12873abstract>
- (32). Magnusson, P., Westjohn, S., & Zdravkovic, S. (2015). An examination of the interplay between corporate social responsibility, the brand's home country, and consumer global identification. *International Marketing Review*, 32(6), 663-685. <https://doi.org/10.1108/imr-03-2014-0110>
- (33). Mehibel, S., Menna, K., & Boudjana, R. (2022). Diversification économique, qualité des institutions et ressources naturelles : cas de l'algérie. *Les Cahiers Du Cread*, 38(3), 109-146. <https://doi.org/10.4314/cread.v38i3.5>

- (34). MEZHOUDA, A., Telidji, S., Nafa, A., Tidjani, C., & Benkassir, I. (2023). Les mécanismes de répartition des risques dans les partenariats public-privé en algérie. *Les Cahiers Du Cread*, 38(4), 163-188. <https://doi.org/10.4314/cread.v38i4.7>
- (35). MEZHOUDA, A., Telidji, S., Nafa, A., Tidjani, C., & Benkassir, I. (2023). Les mécanismes de répartition des risques dans les partenariats public-privé en algérie. *Les Cahiers Du Cread*, 38(4), 163-188. <https://doi.org/10.4314/cread.v38i4.7>
- (36). Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Économie Numérique. (2010). *Charte de la Responsabilité Sociale des Entreprises de logistiques*. Rabat, Maroc.
- (37). Ng, P., Wut, T., Lit, K., & Cheung, C. (2022). Drivers of corporate social responsibility and firm performance for sustainable development—an institutional theory approach. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 29(4), 871-886. <https://doi.org/10.1002/csr.2241>
- (38). Ourdi, A., Taghzouti, A., & Bourekkadi, S. (2021). Csr practices in countries in transition: the case of morocco. *E3s Web of Conferences*, 319, 01036. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202131901036>
- (39). Ourdi, A., Taghzouti, A., & Bourekkadi, S. (2021). Csr practices in countries in transition: the case of morocco. *E3s Web of Conferences*, 319, 01036. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202131901036>
- (40). P, G., Subroto, B., Sutrisno, T., & Saraswati, E. (2019). The complexity of relationship between corporate social responsibility (csr) and financial performance. *Emaj Emerging Markets Journal*, 8(2), 19-25. <https://doi.org/10.5195/emaj.2018.155>
- (41). P, G., Subroto, B., Sutrisno, T., & Saraswati, E. (2020). Explaining the complexity relationship of csr and financial performance using neo-institutional theory. *Journal of Asian Business and Economic Studies*, 27(3), 227-244. <https://doi.org/10.1108/jabes-10-2019-0106>
- (42). Peterson, D. (2018). Enhancing corporate reputation through corporate philanthropy. *Journal of Strategy and Management*, 11(1), 18-32. <https://doi.org/10.1108/jsma-10-2016-0068>
- (43). Pope, S. and Kim, J. (2021). Where, when, and who: corporate social responsibility and brand value—a global panel study. *Business & Society*, 61(6), 1631-1683. <https://doi.org/10.1177/00076503211019315>
- (44). Ramonjavelo, V., Préfontaine, L., Skander, D., & Ricard, L. (2006). Une assise au développement des ppp: la confiance institutionnelle, interorganisationnelle et interpersonnelle. *Canadian Public Administration*, 49(3), 350-374. <https://doi.org/10.1111/j.1754-7121.2006.tb01987.x>
- (45). Rives, J., Lario, N., León, I., & Cifuentes, I. (2012). Transparencia, gobierno corporativo y participación: claves para la implantación de un código de conducto en empresas de economía social. *Revesco Revista De Estudios Cooperativos*, 108(0). https://doi.org/10.5209/rev_reve.2012.v18.39588
- (46). Salma, A. and Youssef, A. (2019). Usage des systèmes d'information inter-organisationnels, agilité et performance de la chaîne logistique. vers un nouveau modèle de recherche. *European Scientific Journal Esj*, 15(10). <https://doi.org/10.19044/esj.2019.v15n10p332>
- (47). Sobel, R. (2019). Corporate social responsibility (csr): an institutionalist polanyian analysis. *Society and Business Review*, 14(4), 381-400. <https://doi.org/10.1108/sbr-07-2019-0096>
- (48). Stawicka, E. (2021). Sustainable development in the digital age of entrepreneurship. *Sustainability*, 13(8), 4429. <https://doi.org/10.3390/su13084429>

- (49). Sylla, E., Seck, S., Barbier, B., Niang, S., Faye, C., & Ndiaye, A. (2023). Le partenariat public-privé appliqué aux investissements dans la grande irrigation en afrique : le projet de promotion du partenariat rizicole dans le delta du fleuve sénégal. *Cahiers Agricultures*, 32, 9. <https://doi.org/10.1051/cagri/2023002>
- (50). Torugsa, N., O'Donohue, W., & Hecker, R. (2011). Capabilities, proactive csr and financial performance in smes: empirical evidence from an australian manufacturing industry sector. *Journal of Business Ethics*, 109(4), 483-500. <https://doi.org/10.1007/s10551-011-1141-1>
- (51). Walker M., Parent M. (2010). Toward an integrated framework of corporate social responsibility, responsiveness, and citizenship in sport. *Sport Management Review*, 13(3), 198–213.
- (52). Wang, Q., Dou, J., & Jia, S. (2016). A meta-analytic review of corporate social responsibility and corporate financial performance. *Business & Society*, 55(8), 1083-1121. <https://doi.org/10.1177/0007650315584317>