

Contribution d'un contrôle de gestion intelligent dans l'optimisation des coûts économiques dans une chaîne logistique de transport : revue de littérature

Contribution of Intelligent Management Control to the Optimization of Economic Costs in a Transport Logistics Chain: A Literature Review

Oussama ANFELOUSS, (Doctorant)

*Laboratoire de Recherche en Management, Marketing, Logistique internationale et Finance
 Ecole supérieure de technologie de Fès
 Université Sidi Mohamed Ben Abdellah Fès, Maroc*

Mourad REHIOUI, (Enseignant-Chercheur)

*Laboratoire de Recherche en Management, Marketing, Logistique internationale et Finance
 Ecole supérieure de technologie de Fès
 Université Sidi Mohamed Ben Abdellah Fès, Maroc*

Adresse de correspondance :	EST Fes, BP 2427 Route d'Imouzzzer, 30000 Fès Téléphone : (+212) 6 66 21 46 30 Email : support.est@usmba.ac.ma
Déclaration de divulgation :	Les auteurs n'ont pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude. Ils assument l'entière responsabilité de tout éventuel plagiat, de l'usage de l'intelligence artificielle dans la rédaction, ainsi que des résultats présentés dans cet article.
Conflit d'intérêts :	Les auteurs ne signalent aucun conflit d'intérêts.
Citer cet article	ANFELOUSS, O., & REHIOUI, M. (2026). Contribution d'un contrôle de gestion intelligent dans l'optimisation des coûts économiques dans une chaîne logistique de transport : revue de littérature. <i>International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics</i> , 7(8), 438–454. https://doi.org/10.5281/zenodo.21098281
Licence	Cet article est publié en open Access sous licence CC BY-NC-ND

Received: 01/08/2024

Accepted: 16/07/2026

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

ISSN: 2658-8455

Volume 7, Issue 08 (2026)

Contribution d'un contrôle de gestion intelligent dans l'optimisation des coûts économiques dans une chaîne logistique de transport : revue de littérature

Résumé :

L'objectif principal de cette recherche est d'identifier et d'examiner les études menées pour investiguer les déterminants du contrôle de gestion, de l'intelligence artificielle, et du pilotage des chaînes logistiques. Cette revue systématique a été réalisée en utilisant les lignes directrices PRISMA (Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses). En effet, parmi les 271 articles collectés, 62 études ont été incluses. Il est important de noter que la plupart des articles sélectionnés ont souligné l'importance des facteurs influençant le contrôle de gestion des chaînes logistiques. Cette étude donne un aperçu des facteurs que les gestionnaires perçoivent comme importants pour le pilotage des chaînes logistiques. Les données ont été collectées et préparées à la lumière de la revue de la littérature, notamment à partir de deux bases de données principales (Scopus et Web of Science). Nous constatons que de nombreux critères ont été considérés dans les études et ont été testés pour valider leur importance dans le contrôle de gestion, l'intelligence artificielle, et le pilotage des chaînes logistiques. Selon les articles analysés, certains facteurs ont été unanimement considérés comme déterminants par les auteurs, tandis que d'autres n'ont pas reçu une telle unanimité. D'autre part, certains critères de sélection ont été discutés par quelques auteurs mais pas par tous. La principale limitation pourrait être liée à certains travaux potentiellement pertinents qui n'ont pas été inclus dans cette étude parce qu'ils ne sont pas publiés dans Scopus ou Web of Science et que d'autres ne sont pas accessibles. De plus, de nombreux pays n'ont pas été couverts par de telles études.

Mots-clés : Contrôle de gestion, pilotage des chaînes logistiques, intelligence artificielle, optimisation, couts logistiques.

JEL Classification : C45, C55, C61, O33, L23, R41, M41.

Type du papier : Recherche empirique

Abstract :

The main objective of this research is to identify and examine studies conducted to investigate the determinants of management control, artificial intelligence, and supply chain management. This systematic review was conducted using the PRISMA (Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses) guidelines. Of the 271 articles collected, 62 studies were included. It is important to note that most of the selected articles emphasized the importance of factors influencing management control of supply chains. This study provides an overview of the factors that managers perceive as important for supply chain management. The data were collected and prepared in light of the literature review, notably from two main databases (Scopus and Web of Science). We note that many criteria were considered in the studies and were tested to validate their importance in management control, artificial intelligence, and supply chain management. According to the articles analyzed, some factors were unanimously considered decisive by the authors, while others did not receive such unanimity. On the other hand, some selection criteria were discussed by some authors but not by all.

The main limitation could be related to certain potentially relevant studies that were not included in this study because they are not published in Scopus or Web of Science and others are not accessible. In addition, many countries were not covered by such studies.

Keywords: Management control, supply chain management, artificial intelligence, optimization, logistics costs.

Classification JEL : C45, C55, C61, O33, L23, R41, M41.

Paper type : Empirical Research

1. Introduction

Le contrôle de gestion et le pilotage des chaînes logistiques sont des domaines qui ont attiré une attention croissante de la part des chercheurs et des praticiens au cours des dernières décennies, notamment après la crise financière mondiale de 2008. Cette dernière a profondément transformé l'environnement économique des entreprises et a mis en évidence les limites des systèmes de gestion traditionnels, conduisant les organisations à repenser leurs mécanismes de contrôle, de coordination et de prise de décision. Dans ce contexte, les chaînes logistiques sont devenues un élément stratégique de la compétitivité des entreprises, car elles permettent non seulement d'optimiser les coûts, mais également d'améliorer la qualité des produits et services, de renforcer la satisfaction des clients et de développer des avantages concurrentiels durables. Bien que la littérature existante mette en évidence un changement significatif dans les méthodes de gestion des chaînes logistiques, elle n'enquêtait pas suffisamment sur les motifs de ces changements ni sur les facteurs qui ont conduit les entreprises à adopter de nouvelles pratiques de pilotage (Akkermans et al., 2003).

L'explosion de l'intérêt pour le contrôle de gestion des chaînes logistiques est confirmée par une croissance significative de la production scientifique et un intérêt remarquable des universitaires et des opérateurs économiques pour l'optimisation des chaînes logistiques. Cette évolution se traduit par une augmentation importante du nombre de publications et de citations scientifiques consacrées à cette thématique au cours des dernières années (Hofmann et Kotzab, 2010). L'accélération de la mondialisation, la complexification des réseaux de fournisseurs, l'essor des technologies numériques ainsi que les nouvelles exigences des consommateurs ont renforcé la nécessité pour les entreprises de mettre en place des systèmes de pilotage capables de gérer efficacement les flux physiques, financiers et informationnels.

Le pilotage des chaînes logistiques (PCL) est ainsi apparu comme une approche permettant de répondre aux nouveaux besoins des entreprises en leur offrant des solutions de gestion optimales fondées sur l'intégration des différents acteurs de la chaîne logistique, la gestion des risques, l'amélioration de la qualité de service et l'optimisation des coûts. Depuis son émergence dans les années 1990 au sein de plusieurs entreprises pionnières, le PCL s'est progressivement imposé comme une méthode prometteuse susceptible de renforcer la compétitivité et l'efficacité des entreprises (Lambert et Cooper, 2000). En effet, le pilotage des chaînes logistiques ne se limite plus à une simple fonction opérationnelle de gestion des flux ; il constitue désormais un levier stratégique permettant de créer de la valeur, de développer l'innovation et d'améliorer la performance globale de l'organisation.

Par ailleurs, le développement continu de l'industrie et l'intensification de la concurrence mondiale obligent les entreprises à adopter des méthodes de contrôle de gestion de plus en plus sophistiquées. Les organisations doivent aujourd'hui faire face à de nombreux défis, notamment la volatilité des marchés, l'incertitude de la demande, les perturbations des chaînes d'approvisionnement, la digitalisation des processus et les exigences croissantes en matière de durabilité. Dans ce contexte, il devient impératif d'identifier les facteurs qui influencent l'adoption des méthodes de pilotage des chaînes logistiques afin de mieux comprendre les conditions favorisant leur mise en œuvre et leur succès au sein des entreprises.

Les recherches précédentes ont exploré les facteurs influençant l'adoption du PCL dans différents contextes géographiques et économiques. Des études menées aux États-Unis (Simchi-Levi et al., 2000), en Allemagne (Stadtler et Kilger, 2005), au Japon (Nishiguchi, 1994) et en Chine (Zhou et Benton, 2007) ont mis en évidence l'importance de plusieurs déterminants, tels que la taille de l'entreprise, le niveau de développement technologique, la culture organisationnelle, la qualité des relations avec les partenaires, la pression concurrentielle et les capacités managériales. Toutefois, ces études demeurent fragmentées et leurs résultats sont

parfois divergents, ce qui rend difficile l'établissement d'une vision globale des facteurs expliquant l'adoption des méthodes de pilotage des chaînes logistiques.

Dans ce cadre, de nombreux auteurs ont tenté d'identifier les facteurs que les entreprises considèrent comme déterminants lors de la sélection des méthodes de PCL. Cependant, peu de recherches ont abordé cette question en recourant à une revue systématique de la littérature permettant de synthétiser de manière rigoureuse et structurée les connaissances existantes. Cette lacune est d'autant plus importante que les entreprises évoluent aujourd'hui dans un environnement caractérisé par des transformations profondes liées à la digitalisation, à l'automatisation et à l'émergence de nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Le présent article apporte ainsi une contribution originale à la littérature sur le contrôle de gestion et le pilotage des chaînes logistiques. Il entreprend une revue systématique des études existantes sur les déterminants de l'adoption des méthodes de PCL en utilisant le protocole PRISMA (Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses). Cette démarche méthodologique permet de garantir un processus transparent, rigoureux et reproductible de sélection, d'analyse et de synthèse des études scientifiques. Par conséquent, cette recherche contribue à améliorer la compréhension de ce sujet encore relativement peu étudié et à identifier les principales orientations de recherche futures ainsi que les implications managériales pour les entreprises.

Pour répondre à notre problématique de recherche, la deuxième section de cette revue systématique de la littérature détaille l'approche PRISMA employée pour le tri, la sélection et l'examen des articles scientifiques. La troisième section expose les principaux facteurs influençant le choix et l'adoption des méthodes de pilotage des chaînes logistiques. La quatrième section est consacrée à la discussion des résultats et à l'analyse de leurs implications théoriques et pratiques. Enfin, la dernière section présente les principales conclusions de l'étude ainsi que les perspectives de recherche futures.

2. Revue de littérature

Cette section présente une synthèse des principaux travaux consacrés au contrôle de gestion et au pilotage des chaînes logistiques (PCL). La littérature existante montre que le PCL est devenu un levier stratégique permettant aux entreprises d'améliorer leur performance, de renforcer leur compétitivité et d'optimiser la gestion de leurs flux logistiques. De nombreuses recherches se sont intéressées, d'une part, aux pratiques de pilotage mises en œuvre par les entreprises et, d'autre part, aux facteurs susceptibles d'influencer l'adoption de ces méthodes. Ainsi, cette revue de littérature vise à analyser les principales contributions théoriques et empiriques relatives aux pratiques et aux déterminants du PCL, tout en mettant en évidence l'émergence du contrôle de gestion intelligent et son rôle dans l'optimisation des coûts logistiques.

2.1.État de l'art des recherches sur les pratiques et déterminants du PCL

Akkermans et Vos (2003) sont considérés comme les premières études sur les déterminants du contrôle de gestion des chaînes logistiques. Chopra et Meindl (2001) ont enquêté sur les méthodes de PCL et leur efficacité. La principale constatation était que l'intégration des systèmes de gestion était un facteur clé pour l'optimisation des chaînes logistiques. Simchi-Levi et al. (2000) ont également utilisé l'analyse factorielle pour étudier les pratiques de gestion des chaînes logistiques dans divers secteurs.

Néanmoins, de manière similaire à Akkermans et Vos (2003), ont observé que les entreprises valorisaient toujours la rapidité et l'efficacité des systèmes de gestion en tête de leurs critères de sélection de méthodes de PCL. Lambert et Cooper (2000) ont également souligné les différences dans la gestion des chaînes logistiques entre les industries dans leur étude des pratiques de PCL aux États-Unis. En Allemagne, Stadtler et Kilger (2005) ont conclu que les

facteurs les plus importants pour déterminer les attitudes des entreprises envers le PCL étaient la réduction des coûts et l'optimisation des processus.

Dans le même ordre d'idée, en Chine, Zhou et Benton (2007) ont étendu les premiers travaux de Simchi-Levi et al. (2000), mais ont conclu que l'intégration des systèmes et la gestion des risques étaient les deux facteurs les plus importants motivant l'utilisation des méthodes de PCL. Au Japon, Nishiguchi (1994) a examiné les attitudes des entreprises envers les pratiques de PCL et a confirmé que l'efficacité des processus et la qualité des produits étaient des facteurs clés de motivation pour les entreprises japonaises.

Dans le même sens, À Singapour, Lee et Whang (2000) ont également considéré les attitudes envers le PCL, bien que dans le contexte d'un système de gestion où l'intégration était encore en développement. Plus tard, Ketchen et Hult (2007) se sont concentrés sur les pratiques de gestion des chaînes logistiques dans divers secteurs. De plus, même si de nombreuses entreprises utilisaient des méthodes de PCL, elles avaient encore besoin de comprendre les bénéfices et les défis de ces pratiques. En Turquie, l'optimisation des chaînes logistiques et les critères de sélection des méthodes de PCL ont été examinés par Arzu Akyuz et Erman Erkan (2010). La constatation la plus importante était que la majorité des entreprises turques ont répondu que la réduction des coûts était la principale motivation dans leur adoption des méthodes de PCL. Qrunfleh et Tarafdar (2013) se sont concentrés sur les entreprises manufacturières et leurs pratiques de PCL. Leurs conclusions sont cohérentes avec de nombreuses études antérieures sur la gestion des chaînes logistiques où la qualité du service, y compris la réactivité et la flexibilité des systèmes, étaient des facteurs importants influençant le choix des méthodes de PCL. De même, Christopher et Towill (2000) ont interrogé des entreprises manufacturières concernant leurs pratiques de PCL. Leurs résultats ont indiqué que la majorité des entreprises étaient intéressées par l'intégration des systèmes de gestion pour améliorer l'efficacité des chaînes logistiques. Des travaux ultérieurs sur les pratiques de PCL dans divers contextes pour une gamme de produits et de services incluent Hult et Ketchen (2001), Melnyk et al. (2009), ainsi que Koufteros et al. (2014).

Finalement, il existe deux groupes distincts de chercheurs étudiant le contrôle de gestion des chaînes logistiques. Le premier groupe se concentre sur les pratiques de gestion, tandis que le second explore les critères de sélection des méthodes de PCL par les entreprises. Nous examinons cette littérature en premier.

2.2.Déterminants de l'adoption des méthodes de contrôle de gestion et de PCL

L'acceptation des méthodes de PCL est un domaine de recherche qui a retenu l'attention des chercheurs au cours des dernières décennies. En effet, l'acceptation du PCL a été étudiée dans divers contextes pour une gamme de produits et de services. Cependant, une compréhension holistique des déterminants de l'adoption est essentielle. La présente section fournit un examen exhaustif de la littérature existante sur les déterminants de l'adoption des méthodes de PCL.

2.2.1. Facteurs d'intégration des systèmes

L'intégration des systèmes de gestion constitue l'un des principaux facteurs influençant l'adoption des méthodes de pilotage des chaînes logistiques (PCL). Dans un environnement économique caractérisé par une concurrence accrue et une complexité croissante des flux d'informations et de marchandises, les entreprises recherchent des solutions leur permettant de coordonner efficacement leurs différentes fonctions et de renforcer la collaboration entre les acteurs de la chaîne logistique. Dans ce contexte, plusieurs études ont montré que l'intégration des systèmes de gestion représente souvent le facteur le plus déterminant dans le choix et l'adoption des méthodes de PCL (Lambert et Cooper, 2000 ; Stadtler et Kilger, 2005).

En effet, l'intégration des systèmes de gestion permet de synchroniser les processus internes et externes de l'entreprise, de faciliter le partage de l'information et d'améliorer la prise de décision.

Elle contribue également à réduire les coûts de transaction, à diminuer les délais de livraison et à accroître la réactivité de l'entreprise face aux changements de son environnement. Les entreprises qui disposent de systèmes intégrés sont généralement mieux préparées à mettre en œuvre des pratiques de pilotage des chaînes logistiques et à tirer pleinement profit des avantages qu'elles procurent.

De nombreuses recherches ont confirmé l'importance de ce facteur. Les travaux de Simchi-Levi et al. (2000) et de Chopra et Meindl (2001) montrent que la recherche d'une gestion intégrée constitue une motivation essentielle pour l'adoption des méthodes de PCL. Selon ces auteurs, l'intégration favorise une meilleure coordination entre les partenaires de la chaîne logistique, améliore la visibilité des opérations et permet d'optimiser la performance globale de l'entreprise. Ainsi, l'intégration des systèmes de gestion apparaît comme un préalable indispensable à l'adoption réussie des méthodes de pilotage des chaînes logistiques. Elle constitue un levier stratégique permettant aux entreprises d'améliorer leur efficacité opérationnelle, de renforcer leur compétitivité et de répondre plus efficacement aux exigences d'un environnement économique de plus en plus dynamique et incertain.

2.2.2. Connaissance et perception des entreprises

La connaissance et la perception des méthodes de pilotage des chaînes logistiques (PCL) constituent également des facteurs déterminants dans leur adoption par les entreprises. En effet, la décision d'adopter une nouvelle méthode de gestion dépend largement du niveau de compréhension qu'en ont les dirigeants et les responsables opérationnels. Plus les entreprises disposent d'une connaissance approfondie des principes, des objectifs et des avantages des méthodes de PCL, plus elles sont susceptibles de les intégrer dans leurs pratiques de gestion.

Les travaux de Rammal et Zurbrugg (2007) montrent que de nombreuses entreprises manifestent un intérêt croissant pour les méthodes de PCL en raison de leurs bénéfices potentiels en matière d'efficacité, de réduction des coûts et d'amélioration de la performance. Toutefois, ces auteurs soulignent également qu'un nombre important d'entreprises ne possède qu'une compréhension limitée de leur fonctionnement, de leurs modalités de mise en œuvre et des ressources nécessaires à leur adoption. Cette insuffisance de connaissances constitue souvent un obstacle majeur à leur diffusion et peut conduire les entreprises à retarder ou à abandonner leur adoption.

Cette observation est cohérente avec les conclusions de Stadtler et Kilger (2005) en Allemagne, qui mettent en évidence le rôle essentiel de la sensibilisation et de la formation dans la réussite du pilotage des chaînes logistiques. De même, les travaux de Zhou et Benton (2007) en Chine montrent que le manque de connaissances techniques et managériales représente une contrainte importante pour l'adoption des méthodes de PCL, notamment dans les entreprises disposant de ressources limitées.

Par conséquent, la connaissance et la perception des méthodes de PCL apparaissent comme des conditions préalables à leur adoption. Une meilleure compréhension de leurs avantages, de leurs mécanismes et de leurs exigences de mise en œuvre peut favoriser leur diffusion au sein des entreprises et contribuer à une utilisation plus efficace des pratiques de pilotage des chaînes logistiques. Ainsi, le renforcement de la formation, de la sensibilisation et du partage des connaissances constitue un levier essentiel pour encourager l'adoption de ces méthodes et améliorer la performance des organisations.

2.2.3. Qualité du service et réputation

La qualité du service et la réputation des systèmes de pilotage des chaînes logistiques (PCL) constituent également des facteurs déterminants dans leur adoption par les entreprises. Lorsqu'elles envisagent la mise en œuvre de nouvelles méthodes de gestion, les organisations accordent une attention particulière à la performance, à la fiabilité et à l'efficacité des systèmes proposés. En effet, les entreprises recherchent des solutions capables d'améliorer la

coordination des activités logistiques, de réduire les coûts opérationnels et de renforcer leur compétitivité sur le marché.

Les travaux de Ketchen et Hult (2007) montrent que la qualité du service offert par les systèmes de PCL influence fortement la décision d'adoption. Les entreprises privilégient les méthodes qui permettent une meilleure intégration des processus, une plus grande flexibilité opérationnelle et une amélioration de la qualité des services fournis aux clients. De même, Lambert et Cooper (2000) soulignent que la compétence et l'efficacité des systèmes de PCL constituent des critères essentiels dans le processus de sélection de ces méthodes.

Par ailleurs, la réputation des systèmes de PCL représente un élément important dans la prise de décision des entreprises. Une méthode reconnue pour son efficacité et ayant fait ses preuves auprès d'autres organisations inspire davantage confiance et réduit les incertitudes liées à son adoption. La réputation positive d'un système peut également être perçue comme un gage de qualité, de performance et de réduction des risques associés à sa mise en œuvre.

Ainsi, la qualité du service et la réputation des systèmes de PCL apparaissent comme des facteurs stratégiques favorisant leur adoption. Les entreprises sont davantage enclines à adopter des méthodes de pilotage reconnues pour leur efficacité, leur fiabilité et leur capacité à générer des bénéfices tangibles en matière de performance organisationnelle et de gestion des chaînes logistiques.

2.2.4. Critères économiques et de rentabilité

Les critères économiques et de rentabilité constituent également des facteurs importants dans l'adoption des méthodes de pilotage des chaînes logistiques (PCL). En effet, les entreprises cherchent à s'assurer que les investissements réalisés dans la mise en œuvre de nouvelles méthodes de gestion génèrent des bénéfices économiques suffisants et contribuent à l'amélioration de leur performance globale. L'adoption des méthodes de PCL implique souvent des coûts liés à l'acquisition de technologies, à la formation du personnel, à l'intégration des systèmes d'information et à la réorganisation des processus internes. Par conséquent, les organisations évaluent attentivement le retour sur investissement et les gains potentiels avant de prendre une décision d'adoption.

Les travaux de Simchi-Levi et al. (2000) montrent que, bien que l'intégration des systèmes de gestion constitue un facteur majeur dans le choix des méthodes de PCL, la rentabilité des investissements demeure également un déterminant essentiel. Les entreprises sont davantage enclines à adopter ces méthodes lorsqu'elles perçoivent qu'elles permettront de réduire les coûts opérationnels, d'améliorer la productivité, d'optimiser l'utilisation des ressources et de renforcer leur avantage concurrentiel. Ainsi, la viabilité économique et les perspectives de rentabilité apparaissent comme des conditions déterminantes pour favoriser l'acceptation et la diffusion des méthodes de pilotage des chaînes logistiques.

2.3. Le contrôle de gestion intelligent et l'optimisation des coûts logistiques,

Le contrôle de gestion intelligent (CGI) constitue une avancée significative dans la gestion et l'optimisation des opérations des organisations. Chen et Zhang (2020) analysent l'évolution des systèmes CGI et leur influence sur la gestion des entreprises. Ils montrent que les CGI, en intégrant des technologies avancées comme l'intelligence artificielle et l'analyse de données, offrent des insights plus précis et permettent une prise de décision mieux informée. Cette évolution est étroitement liée à l'augmentation des volumes de données et aux capacités accrues de traitement des informations.

Yao et Liu (2021) démontrent que les CGI influencent les décisions stratégiques et opérationnelles en permettant une surveillance continue des indicateurs de performance, favorisant ainsi une gestion proactive.

L'optimisation des coûts logistiques est essentielle pour améliorer l'efficacité et réduire les

dépenses dans le transport et la distribution. Davis et Farris (2019) mettent en évidence l'importance de l'analyse des processus, des technologies de gestion de la chaîne d'approvisionnement et des pratiques d'amélioration continue pour maximiser la performance opérationnelle tout en réduisant les coûts.

Gao et Zhang (2022) montrent que les techniques d'apprentissage automatique peuvent identifier des opportunités d'économies, prédire les variations de la demande et optimiser les itinéraires de transport, améliorant ainsi la flexibilité et la réactivité des opérations logistiques. Smith et Williams (2018) explorent comment les CGI peuvent améliorer la gestion des coûts logistiques, en fournissant des données et des analyses précieuses pour guider les décisions d'optimisation. Kumar et Patel (2023) démontrent que les CGI permettent une meilleure prévision des coûts, une planification plus efficace des ressources et une gestion plus précise des budgets logistiques.

Des études de cas, présentées par Johnson et Thompson (2022), montrent comment l'intégration des CGI dans la logistique a conduit à des améliorations significatives en termes de réduction des coûts et d'optimisation des processus. Wang et Li (2024) illustrent l'utilisation des CGI pour optimiser les coûts de transport et de distribution.

Nguyen et Kim (2023) discutent des défis futurs et des tendances émergentes, soulignant que l'évolution rapide des technologies et les exigences accrues en matière de durabilité imposeront de nouveaux défis aux systèmes CGI.

Les technologies avancées, telles que l'Internet des Objets (IoT), la blockchain et les systèmes d'information géographique (SIG), jouent un rôle crucial dans la transformation du CGI et de l'optimisation logistique. Zhang et Wu (2021) montrent que l'IoT offre une visibilité en temps réel des opérations logistiques, la blockchain améliore la transparence et la traçabilité, et les SIG permettent une meilleure analyse spatiale et optimisation des itinéraires.

Lee et Choi (2022) discutent de l'impact des big data sur les systèmes CGI et l'optimisation des coûts logistiques, permettant une meilleure compréhension des tendances et une planification plus précise des ressources.

Les systèmes CGI présentent plusieurs défis, comme l'intégration complexe et coûteuse avec les opérations logistiques, et les risques liés à la cybersécurité et à la protection des données (Miller et Robinson, 2023). Smith et Johnson (2024) abordent les obstacles à la mise en œuvre des CGI, tels que la résistance au changement, le manque de compétences techniques et les coûts élevés d'investissement initial.

Yang et Zhao (2024) discutent des innovations futures, telles que l'IA pour des prévisions plus précises, l'automatisation des processus logistiques via des robots et des véhicules autonomes, et l'intégration de la réalité augmentée pour la gestion des opérations. Anderson et Patel (2024) présentent des tendances émergentes, comme l'optimisation prédictive et l'utilisation de jumeaux numériques pour simuler et améliorer les opérations logistiques.

Thomas et Blackwell (2023) examinent des cas d'implantation réussie de systèmes CGI dans de grandes entreprises logistiques, montrant des améliorations tangibles en termes de réduction des coûts et de satisfaction client. Khan et Ahmed (2023) se concentrent sur les PME et les défis spécifiques lors de la mise en œuvre des CGI, soulignant les bénéfices et les recommandations pratiques pour ces entreprises.

Wright et Jones (2022) effectuent une analyse comparative des méthodes d'optimisation utilisées dans la gestion logistique, révélant que chaque méthode a ses avantages et ses limites. Lin et Chen (2023) évaluent l'efficacité des techniques d'optimisation basées sur l'IA par rapport aux méthodes traditionnelles, montrant des avantages significatifs en termes de précision des prévisions et d'efficacité des coûts.

Taylor et Edwards (2024) discutent des implications stratégiques de l'adoption des systèmes CGI, permettant une prise de décision plus informée et un meilleur alignement des stratégies logistiques avec les objectifs commerciaux. Morris et Green (2024) fournissent des

recommandations pratiques pour la mise en œuvre des CGI, telles que l'engagement des parties prenantes et l'adoption progressive des technologies.

3. Méthodologie de recherche

Cette recherche s'appuie sur une analyse bibliométrique pour étudier les publications indexées sur Scopus et Web of Science portant sur la contribution d'un contrôle de gestion intelligent dans l'optimisation des coûts économiques dans une chaîne logistique de transport. Cette approche se focalise sur l'analyse des tendances des publications, des collaborations académiques et des liens conceptuels dans un domaine de recherche en utilisant différentes techniques statistiques (Broadus, 1987; Cuccurullo et al., 2016).

En effet, elle s'appuie sur des indicateurs comme la co-occurrence des mots clés, la co-citation et les liens bibliographiques pour déterminer les sujets dominants et les relations entre les travaux scientifiques. Cette approche est particulièrement utile pour fournir un récapitulatif de l'état présent des savoirs dans un domaine spécifique, en soulignant les chercheurs influents, les coopérations internationales et les sujets en pleine expansion. Elle favorise donc une meilleure appréhension de l'évolution d'un champ par les chercheurs, en les soutenant pour identifier les manquements et les perspectives de recherche (Donthu et al., 2021).

De plus, cette étude a fait appel à l'analyse VOSviewer pour représenter et examiner les données sous forme de cartes bibliométriques. Ceci met en évidence les relations entre différents composants bibliométriques tels que les auteurs, les publications, les mots-clés et les sources. VOSviewer produit donc des cartes de revues ou d'articles, ainsi que des cartes de mots-clés en réseau, en s'appuyant sur un réseau partagé de citations. En outre, ce programme est en mesure de produire des cartes de co-citation qui mettent en évidence les auteurs ou les articles fréquemment cités conjointement pour un sujet de recherche.

4. Résultats et discussion

Cette section commence par la présentation d'un aperçu structuré du thème central de la logistique. Elle se focalise ensuite sur les pays les plus actifs dans la recherche en logistique et en gestion de la chaîne d'approvisionnement. Dans un second temps, une analyse est consacrée aux auteurs les plus influents dans ce domaine ainsi qu'aux principaux thèmes qui y sont interconnectés. Enfin, la section aborde les contributions de divers auteurs internationaux et retrace l'évolution chronologique des publications relatives à ce champ de recherche.

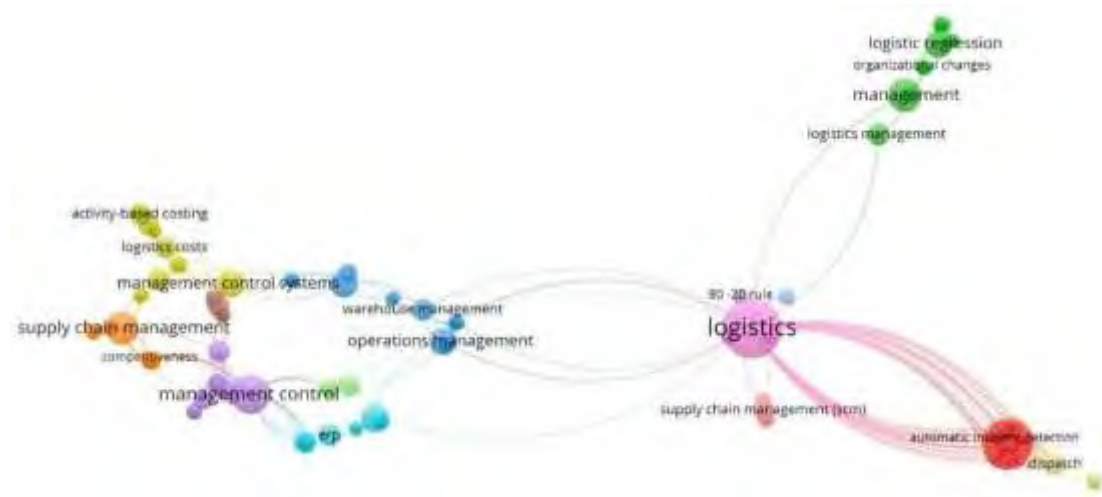
4.1. Analyse des concepts interconnectés en logistique et gestion de la chaîne d'approvisionnement

La cartographie présentée met en évidence la structure conceptuelle complexe qui caractérise la logistique et la gestion de la chaîne d'approvisionnement. Sous forme de réseau, le graphique révèle l'existence d'un ensemble de notions interdépendantes qui s'articulent autour d'un noyau central : la logistique. Le positionnement prééminent de ce terme traduit son rôle fondamental dans la structuration des activités de coordination, de transport, de stockage et, plus largement, dans l'organisation globale des flux physiques et informationnels. Cette centralité reflète également la diversité des disciplines qui s'y rattachent, confirmant la nature multidimensionnelle du domaine.

L'analyse du réseau met en évidence plusieurs clusters distincts, chacun représentant un sous-domaine spécifique de la logistique. Un premier ensemble regroupe des notions liées au contrôle de gestion, telles que les systèmes de contrôle de gestion, les coûts logistiques, les coûts basés sur les activités ou encore la compétitivité. Ce cluster souligne l'importance des approches financières et stratégiques dans l'optimisation des performances logistiques. Un

deuxième cluster, orienté vers la gestion des opérations, regroupe des concepts tels que la gestion des entrepôts et la gestion opérationnelle, mettant en exergue leur contribution directe à l'efficacité des processus logistiques. De même, un cluster plus orienté vers le management général rassemble des thèmes relatifs à la gestion, à l'organisation logistique et aux transformations organisationnelles, illustrant le rôle essentiel du pilotage et de l'adaptation structurelle dans la performance des chaînes logistiques. Enfin, un cluster dédié à la gestion de la chaîne d'approvisionnement (SCM) montre l'importance stratégique des mécanismes de coordination, d'intégration et de synchronisation des flux entre les acteurs internes et externes. Les relations représentées par les arêtes du réseau témoignent de la force des interconnexions entre ces concepts. La proximité entre la logistique et la gestion de la chaîne d'approvisionnement, ou encore entre le contrôle de gestion et la gestion des coûts, met en lumière les influences réciproques qui structurent la recherche et les pratiques professionnelles. Les liens identifiés indiquent que les décisions logistiques ne peuvent être dissociées des considérations économiques, technologiques et organisationnelles qui les entourent. Par conséquent, cette cartographie souligne l'importance d'une approche intégrée pour comprendre les dynamiques de la chaîne d'approvisionnement, où chaque concept, bien que distinct, contribue à un ensemble cohérent de pratiques visant l'efficacité et la création de valeur.

Figure 1 : des concepts interconnectés en logistique et gestion de la chaîne d'approvisionnement



Source : Auteurs

4.2. Réseau de collaboration en matière de recherche par pays

La cartographie présentée met en évidence les dynamiques de collaboration internationale dans le domaine de la logistique et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement. Le graphique révèle une structure de réseau dans laquelle certains pays occupent des positions plus influentes que d'autres en fonction de leur activité scientifique et de leur capacité à établir des partenariats. L'analyse du réseau montre que les États-Unis se distinguent comme un acteur central, confirmant leur rôle historique et actuel dans la production scientifique mondiale liée à ces disciplines. Leur position dominante témoigne d'une activité de recherche soutenue, tant en volume de publications qu'en diversité des collaborations.

L'examen des liens de collaboration met en lumière la forte interconnexion entre les États-Unis et plusieurs pays partenaires tels que le Canada, l'Espagne, l'Australie et la Grèce. Ces relations, représentées par des arêtes visibles et robustes, suggèrent l'existence de projets conjoints, de publications coécrites et d'un échange régulier de connaissances. Ce réseau dense illustre la manière dont la recherche en logistique et en gestion de la chaîne d'approvisionnement repose largement sur la coopération internationale pour faire progresser les pratiques, les modèles et les outils scientifiques.

Enfin, la présence d'autres pays comme les Pays-Bas ou le Mexique, représentés par des nœuds plus modestes, indique une participation active mais de moindre ampleur dans le paysage global de la recherche. Leur intégration au réseau, bien que moins centrale, confirme néanmoins l'existence d'une communauté scientifique internationale diversifiée et interconnectée. L'ensemble du graphique met ainsi en évidence un écosystème de recherche dynamique, fondé sur la collaboration transnationale et la circulation des savoirs, où les États-Unis jouent un rôle structurant dans la diffusion et le développement des connaissances.

Figure 2 : collaboration en matière de recherche par pays



Source : Auteurs

4.3. Contributions et influence des auteurs dans la recherche sur la gestion de la chaîne d'approvisionnement et la logistique

Figure 3 illustre les contributions et l'influence de divers auteurs dans le domaine de la gestion de la chaîne d'approvisionnement et de la recherche en logistique, en mettant en évidence les principales publications et leur évolution temporelle de 2000 à 2024. Le graphique représente visuellement les auteurs et leurs œuvres sous forme de bulles, la taille d'une bulle indiquant l'importance ou l'impact de la publication.

Par exemple, Dechow (2005), Jordan (2015) et (2018) sont représentés par de plus grandes bulles, ce qui témoigne de leur importante contribution au domaine. La progression chronologique des publications de 2000 à 2024 est indiquée par un dégradé de couleurs, passant du bleu au vert, qui permet de comprendre rapidement l'évolution historique et les tendances actuelles de la recherche. Cette représentation visuelle permet d'identifier les travaux fondamentaux et les domaines de recherche émergents au sein de la discipline, et met en évidence la nature diversifiée et interconnectée du paysage de la recherche dans les domaines de la gestion de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique. Chaque bulle représente la publication d'un auteur, avec son nom et son année de publication. La disposition et la proximité de ces bulles suggèrent des liens thématiques ou des collaborations entre les auteurs, illustrant un réseau complexe d'efforts de recherche. La présence de publications plus anciennes et plus récentes, telles que Sarraj (2023) et Keen (1997), souligne davantage la nature dynamique et évolutive de ce domaine de recherche, présentant une riche mosaïque de contributions passées et récentes.

Figure 3 : influence des auteurs

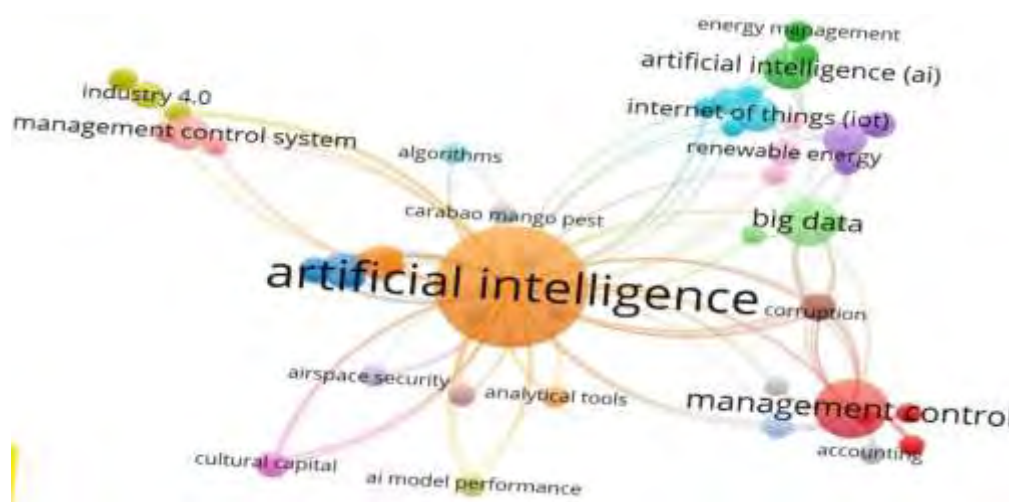


Source : Auteurs

4.4. Analyse des concepts interconnectés autour de l'intelligence artificielle

La visualisation présentée met en évidence la nature multidimensionnelle et interdisciplinaire de la recherche consacrée à l'intelligence artificielle (IA). La structure du réseau montre que l'IA occupe une position centrale dans l'écosystème conceptuel, reflétant son rôle fédérateur entre des domaines technologiques, industriels, managériaux et sociétaux.

Figure 4 : des concepts interconnectés de l'intelligence artificielle



Source : Auteurs

Le nœud « intelligence artificielle », nettement plus proéminent que les autres, traduit l'importance stratégique de ce champ dans la production scientifique récente et confirme son statut de technologie habilitante influençant une variété de secteurs et de pratiques professionnelles.

L'analyse du réseau fait apparaître plusieurs clusters thématiques qui soulignent la diversité des champs d'application de l'IA. Un premier groupe est fortement lié à l'intégration technologique et industrielle, avec des concepts tels que l'industrie 4.0, les algorithmes, l'Internet des objets (IoT) et les mégadonnées. Ces connexions illustrent le rôle de l'IA dans l'automatisation avancée, le traitement massif de données et l'optimisation des processus énergétiques. Un second cluster met en lumière la relation étroite entre l'IA et les pratiques de gestion, notamment à travers le contrôle de gestion, la comptabilité et les systèmes de contrôle managérial. Cette articulation montre comment l'IA influence la prise de décision, le pilotage

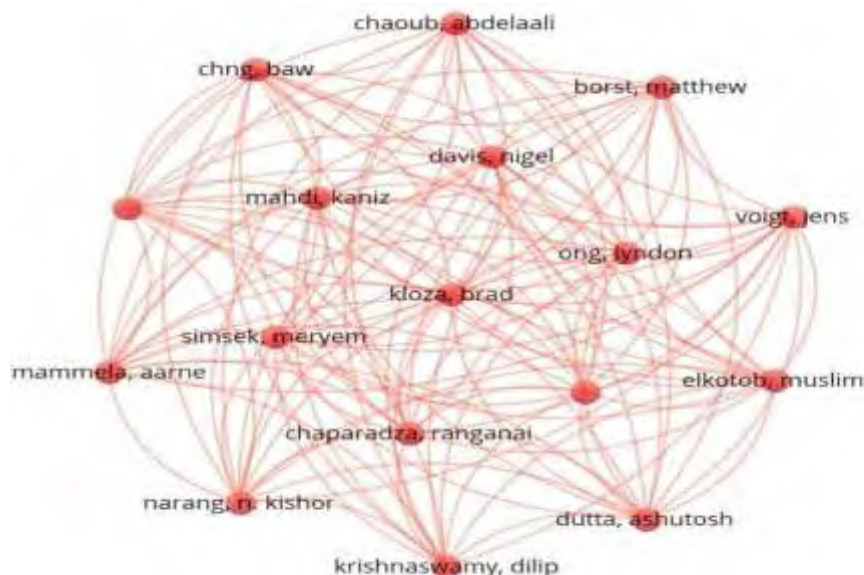
stratégique et les mécanismes de supervision financière, tout en soulevant des questions relatives à l'intégrité des données et aux risques potentiels de corruption.

Enfin, le réseau révèle des applications spécifiques de l'IA à travers des concepts tels que les outils analytiques, la sécurité de l'espace aérien ou la performance des modèles d'IA. Ces nœuds témoignent de la diversité des usages et de l'extension du champ de l'IA vers des domaines à fort enjeu technique et sociétal. La présence de notions comme le capital culturel souligne également les interactions entre technologies, facteurs humains et contextes sociaux, confirmant une approche intégrative de la recherche en IA. Au total, cette cartographie met en évidence un paysage scientifique complexe, où l'intelligence artificielle agit comme un moteur de transformation transversal, reliant des enjeux technologiques, organisationnels et sociétaux.

4.5. Réseau de collaboration entre auteurs

Le graphique représente un réseau dense de collaboration entre chercheurs, où chaque nœud correspond à un auteur et chaque lien matérialise une co-signature ou un travail scientifique conjoint. L'ensemble de la carte met en évidence une structure fortement interconnectée, témoignant d'une communauté de recherche très collaborative. Certains auteurs, tels que *Davis Nigel*, *Kloza Brad*, *Mahdi Kaniz* ou *Krishnaswamy Dilip*, apparaissent dans des positions relativement centrales, indiquant qu'ils occupent un rôle pivot dans la production scientifique du groupe et qu'ils sont impliqués dans plusieurs collaborations. D'autres auteurs comme *Chaoub Abdelaali*, *Borst Matthew*, *Voigt Jens* ou *Mammela Aarne* se situent davantage en périphérie, mais restent néanmoins reliés à l'ensemble du réseau, ce qui souligne un environnement de recherche cohésif où l'échange scientifique est fréquent. De manière générale, l'image révèle un réseau équilibré, marqué par l'absence de sous-groupes distincts et par une forte circulation des connaissances entre les différents membres.

Figure 5 : collaboration entre les auteurs



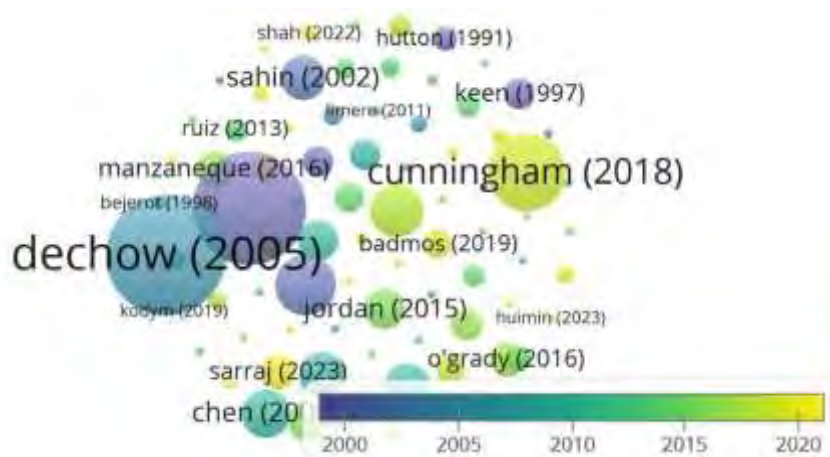
Source : Auteurs

4.6. Analyse des auteurs influents et de l'évolution des contributions scientifiques

La visualisation présentée met en évidence les auteurs les plus influents dans le domaine étudié, en s'appuyant sur un nuage bibliométrique où la taille des nœuds correspond au niveau d'influence (généralement mesuré par le nombre de citations ou la centralité dans le réseau), tandis que la couleur renvoie à la période de publication. Cette organisation permet de saisir

simultanément le poids scientifique de certains travaux et l'évolution temporelle des contributions. L'un des résultats majeurs visibles dans ce graphe est la prédominance de l'auteur *Dechow (2005)*, représenté par le plus grand nœud, indiquant un travail fondateur ou très cité qui structure une part importante des recherches ultérieures dans ce champ. Sa position centrale témoigne de l'influence durable et transversale de ses travaux.

Figure 6 : l'évolution des contributions scientifiques



Source : Auteurs

On observe également la présence d'auteurs récents et émergents, tels que *Sarraji (2023)*, *Huimin (2023)* ou *Shah (2022)*, représentés par des nœuds de couleur jaune ou vert clair, illustrant une dynamique de renouvellement dans la littérature. Ces contributions plus récentes semblent s'inscrire dans la continuité des travaux antérieurs, tout en élargissant le champ d'application ou en proposant de nouvelles perspectives théoriques ou méthodologiques. À l'inverse, certains auteurs plus anciens, comme *Keen (1997)* ou *Hutton (1991)*, apparaissent dans des teintes bleutées, indiquant qu'ils constituent des travaux pionniers qui ont posé les bases conceptuelles du champ, même si leur influence relative semble s'être atténuée avec le temps.

Enfin, on remarque un cluster important autour de travaux intermédiaires publiés entre 2010 et 2018, notamment *Cunningham (2018)*, *Manzanque (2016)*, *O'Grady (2016)* ou *Jordan (2015)*. Ces auteurs forment un noyau de recherches contemporaines ayant servi de relais entre les études fondatrices et les contributions récentes. Leur présence en nœuds de taille moyenne suggère un rôle structurant, mais moins central que celui de *Dechow (2005)*. L'ensemble de la carte met ainsi en évidence un paysage scientifique en évolution, caractérisé par une tension entre travaux anciens structurants, contributions intermédiaires consolidantes et recherches émergentes qui réorientent progressivement le champ.

L'analyse des articles sélectionnés révèle une variété de déterminants de l'adoption des méthodes de PCL par un contrôle de gestion intelligent. Les facteurs d'intégration des systèmes, bien qu'importants, ne sont pas les seuls déterminants. La connaissance et la perception des entreprises, la qualité du service, la réputation et les critères économiques jouent également un rôle crucial. Cependant, l'importance relative de ces facteurs peut varier selon le contexte géographique et culturel.

5. Conclusion

En conclusion, cette étude bibliométrique, basée sur Scopus et Web of Science, offre une vue d'ensemble de la recherche sur le contrôle de gestion intelligent appliqué à l'optimisation des coûts logistiques. L'analyse des publications et des réseaux conceptuels révèle une structure multidimensionnelle intégrant les aspects économiques, organisationnels et technologiques.

Les résultats montrent des clusters thématiques centrés sur le contrôle de gestion, la gestion des opérations et le management global, ainsi que des collaborations internationales et des auteurs clés contribuant à un réseau scientifique cohérent et interconnecté.

Enfin, l'intelligence artificielle apparaît comme un moteur transversal, facilitant l'optimisation, l'automatisation et la prise de décision. Son intégration dans les chaînes logistiques constitue un enjeu majeur, reliant innovation technologique et performance organisationnelle.

Références :

- (1). Agyenim, P., & Owusu, N. (2021). Green supply chain management: A systematic review of the literature. *International Journal of Production Research*, 59(19), 6271–6292.
- (2). Akkermans, H., & van Helden, K. (2002). Cycles vertueux et vicieux dans la mise en œuvre des systèmes ERP et leur influence sur la gestion des chaînes logistiques. *European Journal of Information Systems*.
- (3). Anthony, R. N. (1965). *Planning and control systems: A framework for analysis*. Harvard Business School.
- (4). Bagchi, P. K., & Skjoett-Larsen, T. (2021). A systematic review of the literature on supply chain resilience: A research agenda for the future. *International Journal of Production Economics*, 222, Article 107542.
- (5). Beamon, B. M. (1999). Designing the green supply chain. *Logistics Information Management*, 12(4), 33–42.
- (6). Burns, T., & Stalker, G. M. (1961). *The management of innovation*. Tavistock Publications.
- (7). Carter, C. R., & Rogers, D. S. (2008). A framework for supply chain sustainability. *Journal of Supply Chain Management*, 44(1), 40–53.
- (8). Checkland, P. (1981). *Systems thinking, systems practice*. John Wiley & Sons.
- (9). Chen, I. J., & Paulraj, A. (2004). Fondations théoriques du management de la chaîne d'approvisionnement. *Journal of Operations Management Journal of Operations Management*.
- (10). Chen, X., & Zhang, Z. (2020). Evolution des systèmes de contrôle de gestion intelligent (CGI) et leur impact sur la gestion des entreprises. *Friends of Accounting*, (12), 45-52.
- (11). Chopra, S., & Meindl, P. (2003). *Supply chain management: Strategy, planning, and operation*. Pearson Education.
- (12). Chopra, S., & Sodhi, M. S. (2021). *Managing risk in the supply chain*. Springer Science & Business Media.
- (13). Coyle, J. J., Bardi, E. J., & Novack, R. A. (2017). *Transportation: A global supply chain perspective*. Cengage Learning.
- (14). Dangelico, R. M., & Pujari, D. (2010). Sustainability and supply chain management: An introduction. *Journal of Business Ethics*, 95(1), 1–13.
- (15). Davis, G., & Farris, T. (2019). *Techniques modernes d'optimisation des coûts logistiques [Préciser la ville/maison d'édition ou la revue]*.
- (16). Dolgui, A., Ivanov, D., & Sokolov, B. (2022). Supply chain resilience under COVID-19 pandemic: A dynamic systems view. *International Journal of Production Economics*, 245, Article 108437.
- (17). Eisenhardt, K. M. (1989). Agency theory: An assessment and review. *Academy of Management Review*, 14(1), 57–74.
- (18). Emery, F. E., & Trist, E. L. (1960). *Socio-technical systems*. Tavistock Publications.
- (19). Gao, J., & Zhang, W. (2022). Application des techniques d'apprentissage automatique pour l'optimisation des coûts logistiques *Applied Sciences*, 12(19), 9730 éditeur MDPI.

- (20). Gligor, D. M., & Holcomb, M. C. (2012). Supply chain resilience: A conceptual framework for understanding and managing risk. *Decision Sciences*, 43(4), 711–732.
- (21). Granovetter, M. S. (1973). The strength of weak ties. *American Journal of Sociology*, 78(6), 1360–1380.
- (22). Gunasekaran, A., & Ngai, E. W. T. (2004). Technologies de l'information pour l'intégration et la gestion des chaînes logistiques. *International Journal of Production Economics (European Journal of Operational Research)*.
- (23). Harrison, A., & van Hoek, R. (2008). *Stratégies de gestion logistique et leur impact sur la performance globale de l'entreprise* Pearson Education Limited.
- (24). Hoc, J.-M., & Guarnieri, F. (2001). Pilotage de la performance. *Economica*.
- (25). Hugos, M. H., & Hulitzky, D. (2020). *Supply chain management for dummies*. John Wiley & Sons.
- (26). Jensen, M. C., & Meckling, W. H. (1976). Theory of the firm: Managerial behavior, agency costs and ownership structure. *Journal of Financial Economics*, 3(4), 305–360.
- (27). Jüttner, U., & Christopher, M. (2022). Supply chain resilience in the face of global disruptions: A research agenda. *Journal of Business Logistics*, 43(2), 203–219.
- (28). Kamalahmadi, M., & Sarkis, J. (2023). A review of literature on supply chain resilience and sustainability: A bibliometric analysis and future research agenda. *Resources, Conservation & Recycling*, 186, Article 104730.
- (29). Kaplan, R. S., & Norton, D. P. (1992). Balanced Scorecard: Mesures couvrant plusieurs perspectives pour la gestion de la performance. *Harvard Business Review (Balanced Scorecard)*
- (30). Kaplan, R. S., & Norton, D. P. (1996). *Approfondissement de l'utilisation de tableaux de bord équilibrés (Balanced Scorecards)* Éditions d'Organisation.
- (31). Kremic, T., Tung, W., & Van Wassenhove, L. (2006). Mécanismes de gouvernance dans les chaînes d'approvisionnement et leur impact sur le contrôle de gestion *International Journal of Management Reviews*.
- (32). Lambert, D. M., & Cooper, M. C. (2000). Importance de l'intégration et de la collaboration au sein de la chaîne d'approvisionnement. *Issues in Supply Chain Management*, revue : *Industrial Marketing Management*.
- (33). Lawrence, P. R., & Lorsch, J. W. (1967). *Organization and environment*. Harvard Business School.
- (34). Lee, H. L., Padmanabhan, V., & Whang, S. (1997). Cas d'étude sur la gestion des informations et les inefficacités dans la chaîne logistique. "The Bullwhip Effect in Supply Chains" *Revue : MIT Sloan Management Review*.
- (35). Lee, J., & Choi, B. (2022). Impact des grandes données (big data) sur les systèmes de contrôle intelligent et l'optimisation des coûts logistiques *International Journal of Logistics Management*.
- (36). Mangan, J., Lalwani, C., & Butcher, T. (2016). *Global logistics and supply chain management*. Kogan Page Publishers.
- (37). Merchant, K. A., & Van der Stede, W. A. (2007). *Management control systems: Performance measurement, evaluation and incentives*. Cengage Learning.
- (38). Mintzberg, H. (1979). *The structuring of organizations*. Prentice-Hall.
- (39). Mollenkopf, D., Stolze, H., Tate, W. L., et Ueltschy, M. (2010). Green, lean, and global supply chains. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 40(1/2), 14-41 Green, lean, and global supply chains - Emerald Insight.
- (40). North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press.
- (41). Powell, W. W. (1990). Neither market nor hierarchy: Network forms of organization. *Research in Organizational Behavior*, 12, 295–336.

- (42). Prigogine, I., & Stengers, I. (1984). Order out of chaos: Man's new dialogue with nature. Bantam Books.
- (43). Sarkis, J. (2001). A strategic framework for green supply chain management. *Journal of Operations Management*, 19(2), 167–180.
- (44). Seuring, S., & Müller, M. (2008). Gestion durable des chaînes d'approvisionnement. Supply Chain Management: An International Journal From a literature review to a conceptual framework for sustainable supply chain management. *Journal of Cleaner Production*, 16(15), 1699-1710
- (45). Simchi-Levi, D., Kaminsky, P., & Simchi-Levi, E. (2008). Stratégies de gestion de la chaîne d'approvisionnement publiée par l'éditeur Dunod.
- (46). Simons, R. (1987). Accounting control systems and business strategy: An empirical analysis. *Accounting, Organizations and Society*, 12(4), 357-374.
- (47). Smith, R., & Williams, T. (2018). Utilisation des systèmes CGI pour améliorer la gestion des coûts logistiques *Revue Française de Gestion*.
- (48). Srivastava, S. K. (2007). Green supply chain management: A state-of-the-art literature review. *International Journal of Management Reviews*, 9(1), 1–34.
- (49). Stacey, R. D. (1996). Strategic management and complex adaptive systems. *Long Range Planning*, 29(5), 313–331.
- (50). Wernerfelt, B. (1984). A resource-based view of the firm. *Strategic Management Journal*, 5(2), 171–180.
- (51). Wieland, A., & Wallenburg, C. M. (2022). Building supply chain resilience: A framework for identifying and managing risks. *Journal of Business Logistics*, 35(3), 287–303.
- (52). Woodward, J. (1965). Industrial organization: Theory and practice. Oxford University Press.
- (53). Yao, X., & Liu, J. (2021). Influence des systèmes de contrôle intelligent sur les décisions stratégiques et opérationnelles au sein des entreprises *Revue Française de Comptabilité, Contrôle et Audit (CCA)*