

Les fondements théoriques et l'évolution du concept d'innovation logistique

Theoretical foundations and evolution of the concept of logistics innovation

Houyam EL ACHMIT, (Doctorante chercheuse)

*Laboratoire d'études et recherches appliquées en sciences économiques
Université Ibn Zohr, Agadir*

Mustapha JAAD, (Enseignant-chercheur)

*Laboratoire d'études et recherches appliquées en sciences économiques
Université Ibn Zohr, Agadir*

Adresse de correspondance :	Faculté des sciences économiques, sociales et juridiques B.P 8658 Cité Dakhla Agadir Université Ibn Zohr Agadir -Maroc 80000 0528217808/0528232817
Déclaration de divulgation :	Les auteurs n'ont pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.
Conflit d'intérêts :	Les auteurs ne signalent aucun conflit d'intérêts.
Citer cet article	EL ACHMIT, H., & JAAD, M. (2023). Les fondements théoriques et l'évolution du concept d'innovation logistique. International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics, 4(1-1), 102-117. https://doi.org/10.5281/zenodo.7582326
Licence	Cet article est publié en open Access sous licence CC BY-NC-ND

Received: December 05, 2022

Published online: January 31, 2023

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

ISSN: 2658-8455

Volume 4, Issue 1-1 (2023)

Les fondements théoriques et l'évolution du concept d'innovation logistique

Résumé

En général, le concept d'innovation est assez complexe et multiforme, de nombreuses études ont été effectuées à propos de ce sujet, mais, malgré cela, la définition de l'innovation dans la science généralement acceptée n'existe pas. (Timur, Kogabayev, et Antanas, maziliauskas, 2017) L'innovation apparaît donc comme quelque chose de relatif à l'organisation qui adopte cette « nouvelle idée », ainsi, quelque chose d'innovant pour une organisation, ne l'est pas forcément pour une autre (Leroy ; Robert et Giuliani 2013). L'innovation étant associée aux processus de production et de l'utilisation d'un produit, le contenu de ce concept dans la littérature internationale est basé sur différents principes et chaque groupe de définitions à ses caractéristiques spécifiques (Kotsemir et al, 2013, p : 4). Pendant de très nombreuses années, les personnes chargées des opérations logistiques ont utilisé l'innovation implicite pour leurs démarches en connaissant plus au moins une partie des désirs de leurs clients en matière de services logistiques et de valeur ajoutée. À présent, nombre de ces innovations sont bien étudiées et documentées, ce qui facilite la reproduction des meilleures pratiques, ce qui fait progressivement de l'innovation logistique un sujet plus pragmatique. Toutefois, ce concept reste trop peu étudié par la communauté scientifique. Cette contribution théorique vise à faire un état de l'art poussé de la littérature existante et à formuler de nouvelles conceptions théoriques sur l'innovation logistique. L'objectif de cet article est de développer une justification théorique à partir des insuffisances ou des paradoxes de la littérature existante.

Mots clés : innovation, logistique, supply Chain, innovation logistique, ressources, avantage concurrentiel.

Classification JEL : O10

Type de l'article : Article théorique

Abstract

In general, the concept of innovation is quite complex and multifaceted, many studies have been conducted on this topic, but, despite this, the definition of innovation in the generally accepted science does not exist. (Timur, Kogabayev, and Antanas, maziliauskas, 2017) Innovation thus appears as something relative to the organization that adopts this "new idea", so, something innovative for one organization, is not necessarily for another (Leroy; Robert and Giuliani 2013). Innovation being associated with the processes of production and use of a product, the content of this concept in the international literature is based on different principles and each group of definitions has its specific characteristics (Kotsemir et al, 2013, p: 4). For many, many years, those in charge of logistics operations have used implicit innovation for their approaches by knowing more or less a part of their customers' desires for logistics services and added value. Now, many of these innovations are well studied and documented, facilitating the replication of best practices, which gradually makes logistics innovation a more pragmatic topic. However, this concept remains too little studied by the scientific community. This theoretical contribution aims to provide an extensive state of the art of the existing literature and to formulate new theoretical concepts on logistics innovation. The objective of this paper is to develop a theoretical justification based on the shortcomings or paradoxes of the existing literature.

Keywords: innovation, logistics, supply Chain, logistics innovation, resources, competitive advantage.

JEL Classification: O10

Type of the article: Theoretical article

1. Introduction

Alors que la concurrence dans le monde s'intensifie et se durcit, les entreprises doivent trouver des moyens différents pour rester dans la course. Les moyens utilisés par les entreprises peuvent varier, mais le seul objectif est de résister aux conditions difficiles du marché mondial. La survie dépend de la robustesse des entreprises face aux changements de tendances et aux situations diverses. Les entreprises doivent donc s'adapter aux changements infinis de l'environnement dans lequel elles évoluent.

Une chaîne logistique dotée d'attributs appropriés apporte de nombreux avantages aux entreprises qui y sont impliquées à cet égard. L'amélioration de la chaîne logistique à l'aide de certains outils permet d'adopter les changements du marché.

Afin de disposer de solides capacités concurrentielles sur le marché, toutes les unités des organisations doivent être innovantes. Chacune de ces unités de la chaîne logistique doit faire des innovations appropriées pour travailler plus efficacement. Cette situation fait naître le concept d'innovation logistique, qui couvre toutes les activités innovantes visant à améliorer le fonctionnement de l'ensemble de la chaîne logistique et à obtenir un avantage concurrentiel. En tant que concept très populaire dans le monde des affaires d'aujourd'hui, l'innovation fait l'objet de nombreuses études dans la littérature sous de nombreux aspects : les méthodes, les raisons, les outils, etc. Dans son livre *Mastering the Dynamics of Innovation*, Utterback (1996) affirme que l'adoption du produit initial aux écarts de la demande et aux opportunités du marché par une méthodologie systématique d'innovation porte les entreprises au leadership en étant les plus stables aux changements. Il met également l'accent sur l'utilisation de la technologie pour obtenir un avantage concurrentiel et introduit le concept de gestion de l'innovation. (James M. Utterback, 1994). Feldman (2002) souligne la dépendance de l'innovation à l'égard des connaissances et affirme que les innovations de produits rassemblent des connaissances technologiques et scientifiques et des connaissances du marché. Il introduit également le modèle linéaire de l'innovation dans lequel la découverte scientifique, le développement du produit et l'introduction sur le marché se précèdent. Acs et Audretsch (1990) étudient l'innovation sous l'angle des petites et des grandes entreprises : ils comparent la concentration de l'innovation avec les caractéristiques des industries par la taille des entreprises. La production d'innovation est analysée dans les petites et grandes entreprises des industries hautement compétitives. Ils ont conclu que les petites et grandes entreprises répondent différemment au changement des conditions du marché. Ces dernières années, l'innovation s'est avérée être la principale préoccupation des gouvernements et des entreprises. Dans cet article, l'intérêt sera porté sur une revue de littérature des principales théories relatives à l'innovation logistique. Ce travail consiste en une analyse approfondie de plusieurs contributions scientifiques sur l'innovation logistique. Nous avons donc synthétisé et présenté plusieurs éléments parmi les plus importants sur l'innovation logistique, pour essayer de contribuer à sa conceptualisation.

Par conséquent, la recherche liée à l'innovation en tenant compte des propriétés uniques du service logistique contribuera à la fois aux pratiques logistiques et à la littérature académique existante. L'étude est structurée en six parties principales : une brève introduction sur l'innovation en général et l'innovation logistique en particulier, la relation entre les déterminants de l'innovation logistique dans le contexte d'une revue détaillée de la littérature est discutée, Le concept de l'innovation, le développement des recherches en innovation logistique, l'exploitation théorique sur l'innovation logistique, une discussion, les relations de l'innovation logistique et enfin l'étude est conclue par des implications pour la théorie et pratique ainsi qu'une mention des limites de l'étude.

2. Concept de l'innovation

Nous trouvons plusieurs définitions du concept d'innovation dans les recherches et travaux, particulièrement en sciences sociales. Les praticiens et les chercheurs définissent l'innovation de plusieurs façons (Cooper, 1998 ; McFadzean, O'Loughlin, et Shaw, 2005). McFadzean et al. (2005) définissent l'innovation comme un processus qui apportent de la valeur et de la nouveauté à l'organisation, à ses fournisseurs et à ses clients par le développement de nouvelles procédures, solutions, produits et services, et méthodes de marketing (McFadzean, O'Loughlin, & Shaw, 2005, p.9).

L'innovation est considérée souvent comme le synonyme d'invention (Cooper, 1998; Weller, Green, et Fernie, 2004), et celui de la créativité (Drucker, 1985; McAdam, Stevenson, et Armstrong, 2000; Williams, 1999). Alter (2000) considère que l'innovation diffère de l'invention, car elle représente la mise en œuvre de cette invention dans un milieu social. Allen (2003) affirme que l'innovation diffère de l'invention, que l'innovation est le processus qui, à partir de l'invention, la transforme en quelque chose d'utilisable. En d'autres termes, l'innovation est l'application de l'invention. Zaltman (1973) définit l'innovation comme, d'une part, l'invention ou la création d'un concept, d'autre part l'application ou la procédure d'adoption. Weitzel et Hallahan (2003) affirment que l'innovation peut être une idée originale, une nouvelle idée de l'organisation de l'adoption ou de la combinaison des concepts existants d'une manière nouvelle. Van de Ven (1986) et Cooper (1998) la précisent plus loin en proposant qu'une innovation puisse être quelque chose de nouveau dans une entreprise. McAdam, Stevenson et Armstrong (2000) ajoutent une autre dimension à la définition l'innovation, en s'appuyant sur diverses définitions, dont Drucker (1985) et Peters et Waterman (1982), en stipulant que le sens de l'innovation comprend le changement et la créativité. L'innovation est toujours une histoire (Alter 2000). Norbert Alter étudie l'innovation à partir des conditions de travail dans le champ social et du comportement des acteurs. Il estime que l'innovation est comme une trajectoire dans l'organisation qui reste un processus sensible, renforçant la capacité des acteurs à s'engager et, en même temps, à se distancier.

Dans son ouvrage "L'innovation ordinaire", il a commencé par distinguer l'invention de l'innovation. Selon lui, l'innovation se différencie de l'invention. L'invention consiste en la conception d'une nouveauté, c'est la logique du concepteur, alors que l'innovation représente la mise en œuvre de l'invention et son intégration dans un environnement social. Alter nous montre que l'innovation est liée à la question du changement, soit le passage d'un état stable à un autre. Ce passage est le fait d'une action journalière, banale, qui suppose un engagement dans le travail, l'action et l'identité de la part d'un grand nombre d'acteurs. L'innovation représente une trajectoire incertaine, et il s'intéresse à la trajectoire d'une innovation (Alter 2000) et essentiellement aux raisons pour lesquelles les acteurs sociaux seront amenés, ou non, à s'en saisir, à lui donner du sens. Cette métamorphose est une création de sens, et peut se traduire par un processus d'appropriation au sein de l'organisation. Parce que l'appropriation implique la transformation de la décision en incitation, elle nécessite que la direction renonce au caractère formel de l'invention et qu'elle laisse une place à l'interprétation des acteurs. " Cette appropriation représente la création de sens " (Alter 2000, p.69). La conséquence de l'innovation selon Alter est la manifestation de mouvements dans une organisation, plutôt qu'un simple changement final. Il s'intéresse au mouvement, compris comme le flux ininterrompu de transformations. La conception classique du changement oppose un état A (situation de départ) à un état B, (situation d'arrivée). Dans un processus d'innovation, tous les mouvements initiés ne mèneront pas à un état B. Selon Alter, il s'agit plutôt d'un mouvement continu qui est associé à des transformations dans la gestion du travail, des compétences, du management et des transformations techniques. Les différents parcours de l'état A à l'état B produisent une dynamique dans l'organisation. Cette dynamique se caractérise par l'instabilité des systèmes globaux, par le fait que les structures sont maintenant entre ces deux états,

passant de A à B, sans que B puisse être totalement décrit. D'après les études d'Alter, nous savons que l'innovation est un processus de création de sens. Il est encadré par le management, qui se situe en amont et en aval du processus, mais il ne peut décréter le mouvement des opérationnels. Les opérateurs s'approprient le processus à leur manière, en fonction des règles, et ils sont amenés à transgresser la règle en fonction de leur propre conception du travail.

Le sujet sur lequel nous menons notre recherche est, par essence, un projet innovant, en ce qu'il " transforme une découverte, qu'il s'agisse d'une technique, d'un produit ou d'une conception des relations sociales, en pratiques nouvelles " (Alter 2000).

Nous pouvons repérer partout les mêmes caractéristiques dans ces processus : l'intervention de la direction, du groupe fonctionnel, des opérationnels. Les travaux d'Alter nous permettent également de constater que le processus d'innovation peut être influencé par le contexte organisationnel. De fait, "l'analyse de l'innovation consiste à comprendre ce qui permet de passer d'un état à un autre." (Alter 2000). L'innovation est pour ainsi dire toujours en conflit avec l'ordre établi, elle touche toujours, plus ou moins, les normes, les règles, les habitudes des acteurs et les structures sociales établies précédemment. Il y a donc toujours une dynamique des structures qui accompagne ce processus. Dans notre étude, par exemple, nous allons parler de l'innovation logistique, alors que la logistique impose de nouvelles méthodes de gestion, ces dernières touchent les habitudes des acteurs, ils sont donc, d'une certaine manière, résistants à ce nouveau mode de travail, ces résistances provoquent des mouvements dans l'organisation, de plus les acteurs résistent à leur manière ce qui amène à la fin différents états d'adoption, et d'appropriation.

3. Développement des recherches en innovation logistique : théories des auteurs et définitions

3.1 Fondement théorique

Les théories aident les chercheurs à prédire et à comprendre les phénomènes - les deux principaux objectifs de la recherche scientifique (Dubin, 1978). Le processus de construction des théories repose sur la littérature antérieure ; la théorie est développée grâce à des tests incrémentiels et à une extension (Kuhn, 1970). Il n'y a pas de théorie unique de l'innovation sur laquelle s'appuyer pour comprendre comment l'innovation se produit ou pour expliquer ses conséquences internes et externes. Les chercheurs qui s'intéressent à l'innovation logistique devraient envisager et tester une variété de théories pour aider à expliquer et à comprendre l'innovation dans le contexte de la logistique. Le développement et le test de la théorie est un domaine dans lequel la littérature sur l'innovation logistique est sur le point de se développer. L'innovation a été traitée dans de nombreux milieux en dehors de la littérature sur la logistique, et le développement théorique de ces études devrait être envisagé pour une application dans un contexte logistique. Un bilan de la littérature sur l'innovation en dehors du domaine de l'innovation logistique révèle des cadres théoriques qui se sont avérés prometteurs dans l'étude de l'innovation. Un échantillon de ces cadres comprend :

- La vision de l'entreprise fondée sur les connaissances est centrée sur la connaissance comme la ressource la plus importante de l'entreprise. Le caractère unique des connaissances d'une entreprise est fondamental dans sa capacité à développer un avantage concurrentiel durable (Grant, 1996; Turner et Makhija, 2006).
- Le cadre des capacités dynamiques est né de la vision de l'entreprise basée sur les ressources. Le cadre des capacités dynamiques examine les sources de création et de capture de richesse par les entreprises dans un environnement caractérisé par un changement technologique rapide (Teece coll., 1997). L'innovation, y compris le

développement de nouveaux produits et services, peut être caractérisée comme une capacité dynamique (Eisenhardt et Martin, 2000).

- Le cadre d'innovation schumpétérien considère l'impact de la taille de l'entreprise et des ressources disponibles sur l'innovation des entreprises (Schumpeter, 1942). Le point de vue de Schumpeter considère les grandes entreprises comme ayant une plus grande capacité d'innovation en raison d'une plus grande puissance commerciale et des dépenses de recherche et développement.
- Le cadre d'exploration-exploitation considère deux types distincts d'innovation. Les innovations exploratoires sont des innovations radicales conçues pour répondre aux besoins de nouveaux marchés et nécessitent de nouvelles connaissances ou un départ des connaissances existantes au sein d'une entreprise (Benner et Tushman, 2002; Benner et Tushman, 2003; Jansen et coll., 2006; Levinthal et Mars 1993). Les innovations exploitantes sont des innovations incrémentielles et conçues pour répondre aux besoins clients ou marchés existants (Benner et Tushman, 2002). Les innovations exploitantes se caractérisent par le raffinement, la mise en œuvre et l'efficacité (Cheng et van de Ven, 1996).
- La théorie des courbes en S explique les origines et l'évolution des innovations radicales (Chandy et Tellis, 2000). Les courbes en S se développent au fur et à mesure que les technologies sont introduites. Peu d'avantages pour le consommateur sont réalisés dans la phase d'introduction, les avantages augmentent à mesure que la technologie se développe et les avantages augmentent à un rythme plus lent à mesure que la technologie entre à maturité (Chandy et Tellis, 2000).
- La théorie des réseaux s'intéresse à la nature des relations inter-organisationnelles à long terme (Thorelli, 1986). Le cadre de la théorie des réseaux concerne des variables telles que la position, la puissance, l'encastrement et la densité (Dhanaraj et Parkhe, 2006; Granovetter, 1985; Thorelli, 1986). La recherche sur la théorie des réseaux a examiné les rôles associés à chaque entreprise dans un réseau et l'impact qui en résulte sur l'innovation (Dhanaraj et Parkhe, 2006).

3.2 Définition de l'innovation logistique

Selon Wilton (2005, p.22), le terme logistique est né dans les années 1930 du mot français "logistique", qui vient du mot "loger" signifiant diviser les troupes. Aujourd'hui, le terme logistique est utilisé dans différents domaines, avec des significations différentes.

Le CSCMP (The Council of Supply Chain Management Professional) définit la logistique comme: "les plans, les mises en œuvre et les contrôles qui font avancer et reculer de manière efficace et efficiente le flux et le stockage de biens, de services et d'informations connexes entre le point d'origine et le point de consommation afin de répondre aux exigences du client" (CSCMP - en ligne, 2010)."

Une opération logistique de qualité peut procurer à une entreprise un avantage concurrentiel et accroître sa part de marché (Daugherty et al., 1998 ; Mentzer et al., 2001). Il a aussi été démontré que la logistique améliore la valeur du client, et les chefs de la logistique estiment qu'elle ajoute de la valeur à la production d'une entreprise (Novack et al., 1996 ; Puaitet al., 1998). Une grande part de cette valeur est générée par la faculté de réduire les coûts et de fournir des solutions de livraison fondées sur les besoins des clients.

Alors que la capacité de créer un avantage concurrentiel par le biais de la logistique a conduit les chercheurs à examiner divers facteurs permettant d'améliorer les performances logistiques, le concept plus large d'innovation n'a pas été abordé en détail dans les principales revues de logistique.

En 2005, Flint, Larsson, Gammelgaard et Mentzer, ont fait remarquer que la recherche en logistique a largement ignoré l'innovation. C'est tout à fait vrai en ce qui concerne les innovations logistiques. La littérature traite des technologies logistiques (EDI, RFID, etc.) et des programmes logistiques (inventaire géré par le fournisseur, cross-docking, etc.) et de leurs rôles dans les opérations et les liens logistiques, mais il reste une lacune importante en termes de recherche visant à comprendre les éléments moteurs de l'innovation logistique et les avantages spécifiques de cette innovation. De nombreuses innovations logistiques présentent un intérêt particulier en raison de leur nature économique, qui peut être difficile à détecter et à imiter par les concurrents. De plus, le développement théorique, la compréhension et l'application de l'innovation logistique sont justifiés.

L'innovation a été définie au sens large comme une idée, une pratique ou un objet qui est perçu comme nouveau par un individu ou une autre unité d'adoption (Rogers, 1995).

L'innovation logistique est tout service lié à la logistique, du plus simple au plus complexe, qui est considéré comme nouveau et utile à un public cible particulier (Flint, Larsson, Gammelgaard et Mentzer, 2005).

En particulier, l'innovation logistique est susceptible d'émerger de processus visant à rassembler des connaissances approfondies sur la valeur logistique souhaitée par les clients par le biais d'interactions avec les clients, à interpréter ces connaissances par le biais d'un processus de partage et de diffusion de l'information, et ce de manière continue dans toute l'organisation (Flint, Larsson, & Gammelgaard, 2008).

De manière générale, l'innovation logistique peut être décrite comme tout service logistique qui a de la valeur ou qui est nouveau pour un public spécifique (Scott J Grawe, 2009 ; Scott J Grawe et al., 2014). Les chercheurs en gestion de la chaîne d'approvisionnement ont exploré divers aspects de l'innovation logistique en fournissant des mesures de l'innovation (Andersson et Forslund, 2018), en examinant les tendances qui ont un impact sur l'innovation logistique (Amling et Daugherty, 2018) ou en étudiant le processus de mise en œuvre réussie de l'innovation (Björklund et Forslund, 2018). Alors que l'innovation peut être représentée dans n'importe quel service lié à la logistique, du plus basique au plus complexe (Flint et al., 2005), une limite de la littérature actuelle concerne l'unité d'analyse adoptée.

En fait, Christopher et Holweg (2011) affirment que les chaînes d'approvisionnement ont été " construites sur l'hypothèse de la stabilité ". De façon appropriée, les universitaires soulignent le manque de recherche sur l'innovation logistique et insistent sur la nécessité de mener davantage de recherches pour aider les chaînes d'approvisionnement à gérer le changement (Flint et al., 2005 ; Greer et Ford, 2009). La littérature limitée disponible a identifié des capacités organisationnelles importantes pour l'innovation logistique, comme l'orientation vers le marché, l'apprentissage organisationnel et la synthèse des connaissances, l'orientation vers les processus et le capital de la chaîne d'approvisionnement (Acar, 2020 ; Autry et Griffis, 2008 ; Flint et al., 2005 ; Grawe et al., 2011). Pourtant, l'ensemble de la littérature générale sur l'innovation met également l'accent sur les facteurs humains, y compris les liens étroits entre le capital humain et les capacités d'innovation (Østergaard et al., 2011).

De même, malgré certaines avancées dans la compréhension de l'innovation logistique ainsi que du rôle de la chaîne d'approvisionnement dans le soutien à l'innovation (Chong et Zhou, 2014 ; Lii et Kuo, 2016 ; Wong et al., 2013 ; Yang et al., 2009), la littérature logistique a largement négligé le côté " humain " du processus d'innovation. À titre d'exception, Omar et al. (2012) soulignent l'importance des processus sociaux complexes dans la conduite du changement organisationnel de la chaîne d'approvisionnement. De même, Putnik et al. (2019) soulignent la prééminence de l'engagement des employés dans le processus d'innovation logistique. Comme exemples supplémentaires, Richey et al. (2005) examinent le rôle de l'engagement des ressources dans la génération de l'innovation logistique, tandis que

Tanskanen et al. (2015) explorent les mécanismes génératifs de l'adoption de l'innovation logistique.

Par conséquent, la recherche sur l'innovation logistique doit viser à identifier les mécanismes générateurs de l'innovation elle-même (Tanskanen et al., 2015). Nous cherchons à combler cette lacune avec l'analyse ci-dessous, en examinant les attributs spécifiques au niveau des individus et des emplois qui sont promus dans la recherche existante sur l'innovation. Nous étudions également les différences entre les sexes en nous basant à la fois sur le déséquilibre entre les sexes dans l'industrie de la logistique (Hewlett et al., 2013 ; Zinn et al., 2018) et sur les différences entre les sexes épousées dans la littérature sur l'innovation (Alsos et al., 2013 ; Marlow et McAdam, 2012).

Wagner et Busse (2008, p.2) proposent une autre définition : " L'innovation est une nouveauté subjective qui est le résultat d'un processus de gestion conscient et qui vise une exploitation économique ". Cette définition aborde également l'idée de nouveauté subjective et d'imitation. Cependant, les auteurs affirment spécifiquement que les prestataires de services logistiques peuvent et doivent considérer l'imitation comme de l'innovation (Wagner et Busse, 2008, p.3). La conséquence de traiter l'imitation comme une innovation est qu'une innovation dans le contexte de la logistique peut ne pas être considérée comme une innovation dans un autre contexte.

L'innovation logistique peut être communiquée par la collecte des valeurs du client, interprétées et partagées par les différentes entreprises. Grâce aux vastes services logistiques, les processus d'apprentissage inter-organisationnels peuvent être étendus au niveau de la chaîne d'approvisionnement. Il ajoute que, par rapport aux méthodes d'apprentissage et aux technologies développées, l'innovation repose sur des structures inter-organisationnelles cohérentes et favorables qui peuvent être considérées comme une étendue de l'innovation logistique. L'innovation logistique est censée se développer et découler de processus visant à recueillir des informations détaillées sur les diverses valeurs logistiques des clients en utilisant la communication avec les clients, avec l'interprétation de ces informations par la méthode de partage et de distribution de l'information, et dans toute l'entreprise. En raison de la variété des services logistiques, les processus d'apprentissage inter-organisationnels doivent se produire au niveau de la chaîne d'approvisionnement étendue. Le potentiel d'innovation par rapport aux technologies et méthodes d'apprentissage développées repose sur des structures inter-organisationnelles suffisantes et favorables, qui peuvent être perçues comme des éléments accélérateurs de l'innovation logistique.

4. Exploitation théorique sur l'innovation logistique

À l'heure actuelle, d'importantes contributions sont attendues afin de mieux définir et caractériser le concept de l'innovation logistique. Pour mieux définir le concept étudié, nous analyserons les travaux académiques sur l'association des deux mots clés « innovation » et « logistique » dans les principales bases de données scientifiques.

L'innovation et la gestion logistique sont intimement liées. L'innovation est essentielle pour développer de nouveaux concepts et produits nécessaires pour améliorer les performances économiques globales dans le secteur de la logistique. L'innovation logistique peut être considérée comme n'importe quel type de service associé, du plus basique au plus complexe et stimulant, à condition qu'elle soit considérée comme un outil innovant et important pour un public particulier. (flint et al 2008)(flint et al 2009) .Le public peut être interne lorsque les innovations font progresser et développent l'efficacité opérationnelle ou externe lorsque les innovations aident mieux et sont mieux adaptées à des clients spécifiques. Des recherches antérieures ont confirmé que la logistique influence la capacité d'un fabricant à satisfaire ses clients et a un impact la performance globale. (Heaver, T. D. (2002)).

Une meilleure compréhension d'un concept permet aux acteurs du terrain de mieux saisir les enjeux de l'innovation logistique. Pour appui, cette citation de Philipp et Paché (2013, 84) : « Elle [L'innovation logistique] est nettement visible sur le terrain : beaucoup de managers ne savent pas (exactement) ce que constitue une innovation en logistique ou en SCM (Flint et al. 2008), même si sa finalité semble relativement esquissée, à savoir d'améliorer l'efficacité et/ou l'efficacité pour satisfaire les besoins en matière de pilotage de flux ». L'innovation logistique est une source de performance pour les entreprises qui leur permet d'acquérir un avantage concurrentiel durable (Sakchutchawan 2011 ; Rossi et al. 2013).

Dans une démarche d'exploration simple, nous avons conduit une recherche bibliographique avec des moteurs de recherche spécifiques au domaine des sciences de gestion tels que Yandex, Science Direct, Elsevier, Cairn, Researchgate, Scopus et également Google Scholar. Les mots-clés utilisés étaient « logistics » et « innovation », traduits également en français. Ces mots clés devaient apparaître dans des champs comme le titre, les mots clés identifiés par le ou les auteurs. Ce choix de mots clés s'explique par notre volonté d'analyser une thématique centrée sur deux mots clés afin de réaliser un filtrage sélectif des seuls articles abordant directement le concept de l'innovation logistique. Nous centrons en effet notre recherche sur le champ de la logistique, qui a évolué au fil du temps d'une vision très « opérationnelle » vers une démarche transversale et globale.

En 1996, Daniel Tixier, Hervé Mathe et Jacques Colin vont proposer une définition plus complète : « La logistique est le processus stratégique par lequel l'entreprise organise et soutient son activité. À ce titre sont déterminés et gérés les flux matériels et informationnels afférents, tant internes qu'externes, qu'amont et aval. Dans le cadre de la poursuite des objectifs généraux à laquelle elle concourt, sa mission consiste à permettre l'élaboration de l'offre de l'entreprise et à en réaliser la rencontre avec la demande du marché, tout en recherchant systématiquement les conditions d'optimalité dans l'exécution. Sa mise en œuvre procédant de différents acteurs, elle est appelée à gérer en ce sens les tensions à leurs interfaces du fait de la non-identité de leurs objectifs propres. » Ceci dit, on peut considérer que le mot « logistique » est d'ordre plus général que supply chain management. C'est donc le mot que nous retiendrons. (S. Thomke 2014).

C'est pourquoi nous n'avons pas intégré des mots-clés comme « supply chain management », les processus traversant des démarches de supply chain management dépassant largement le domaine logistique (Mentzer et al. 2001). Nous avons constitué une base de données comportant des travaux académiques tels que : articles de revue, thèses, actes de conférences et chapitres d'ouvrages. Les revues sélectionnées et la période étudiée n'ont pas fait l'objet d'une quelconque restriction.

À l'issue de cette recherche, nous avons constitué une base de données de l'étude composée de 53 travaux académiques, issus de la communauté anglophone et francophone.

Table 1 : Définitions de l'innovation logistique proposées par les auteurs.

Articles	Résultats	Année de publication
An Institutional Analysis of Supply Chain Innovations in Global Marketing Channels Daniel C. Bello, Ritu Lohtia, Vinita Sangtani	Bello et al. (2004) ont affirmé que les innovations de la supplychain comprennent la distribution d'ensembles d'activités et de nouveaux investissements aux participants du canal, afin d'augmenter les revenus grâce à une efficacité de service élevée et de maximiser les bénéfices communs en réduisant les coûts grâce à une plus grande efficacité opérationnelle.	2004
Flint D.J., Larsson E.,	L'innovation logistique comprend tout service	2005

Gammelgaard B., Mentzer J.T. (2005), "Logistics innovation: a customer value-oriented social process", Journal of Business Logistics, Vol. 26, N. 1, pp. 113-147.	lié à la logistique - du plus élémentaire au plus complexe - qui est considéré comme nouveau et utile à un public cible particulier qui peut être interne, lorsque les innovations améliorent l'efficacité opérationnelle, ou externe, lorsque les innovations servent mieux les clients (Flint et al., 2005).	
Determinants of logistics sector innovation: creating common value nodes in supply chain	L'innovation logistique fait référence à tout service lié à la logistique qui est considéré comme nouveau et utile à un public cible particulier (Flint et al., 2005).	2005
Innovation in logistics outsourcing relationships: proactive improvement by logistics service providers as a driver of customer loyalty	L'innovation logistique porte sur le développement de nouvelles prestations	2009
The Influence of Green Innovation in Logistics Competitiveness and Sustainability. The DHL Case Study Silvia Cosimato Orlando Troisi	Le développement et la mise en œuvre de nouveaux éléments dans la gestion logistique. Cela peut prendre la forme de nouveaux procédés, de nouveaux produits (concepts logistiques), de nouvelles positions dans la chaîne logistique (innovation de système), et un glissement vers de nouvelles chaînes logistiques (innovation de marché) »	2014
Handbook of Research on Effective Marketing in Contemporary Globalism publié par Christiansen, Bryan	L'innovation logistique a été définie comme "tout service lié à la logistique, du plus simple au plus complexe, qui est considéré comme nouveau et utile à une audience particulière".	2014
Logistics Innovation: A Service-Dominant Logic-Based Conceptual Framework	D'après l'étude menée par l'Association européenne de logistique (ELA) et Arthur D. Little (ELA & Little, 2007), les objectifs les plus importants de l'innovation logistique sont la réduction des coûts logistiques, la modularisation et la standardisation des services logistiques, la fourniture de nouveaux services pour couvrir les besoins des clients et les besoins de base du marché.	2014
Ref Mediterra 2014. Logistique et commerce agro-alimentaires, un défi pour la Méditerranée/ Centre international de hautes études agronomiques méditerranéennes (CIHEAM). Paris : Presses de Sciences Po, 2014.	L'innovation en la matière est un changement (graduel ou radical) intervenant au niveau du réseau, de la technologie ou des processus appliqués (ou d'une combinaison de ces éléments) et opéré au sein d'une entreprise, d'un secteur ou d'une chaîne d'approvisionnement spécifique afin de favoriser la création d'une valeur ajoutée pour la partie prenante (Arlbjørn et al., 2011).	2014
L'innovation des Prestataires	L'innovation logistique est l'adoption de	2016

de Services Logistiques (PSL) : une analyse par les comportements stratégiques	nouvelles technologies sur des nouveaux marchés ou auprès de nouveaux chargeurs.	
Critical review of supply chain innovation research (1999– 2016) David T.W. Wong, Eric W.T. Ngai	Ojha et al. (2016) ont déclaré que les innovations de la supplychain sont un phénomène relationnel, culturel et inter- organisationnel, et que le succès conduit finalement à un " flux assez continu d'innovations en temps supplémentaire ".	2019
Supply chain innovation: Conceptualization, instrument development, and influence on supply chain performance David T. W. Wong, Eric W. T. Ngai First published: 12 January 2022	Les innovations de la Supplychain peuvent être définies comme des processus complexes qui font face à l'incertitude environnementale et répondent aux besoins des clients en utilisant les nouvelles technologies pour améliorer les processus organisationnels de façon nouvelle (Lee et al., 2011).	2022

Source : Réalisé par nos soins

5. Discussion

Sur un total de 258 mots-clés analysés, nous n'avons relevé que 11 articles qui citaient explicitement le concept d'"innovation logistique". Nous avons observé une grande diversité dans les mots-clés utilisés par les auteurs. Cette forte disparité ne facilite pas la mise en évidence des différents thèmes. Nous avons sélectionné neuf mots en dehors de "logistique" et "innovation". Ces mots font référence à l'environnement global de l'innovation logistique. Parmi eux, les prestataires de services logistiques, également appelés prestataires logistiques tiers, sont les acteurs de première ligne de l'activité logistique, c'est pourquoi de nombreux articles leur sont consacrés. Le deuxième terme qui apparaît de manière récurrente est la chaîne d'approvisionnement, avec d'autres variantes telles que la gestion de la chaîne d'approvisionnement. On rencontre également des termes autour de la technologie, notamment avec la RFID (Radio Frequency Identification) qui occupe une place essentielle dans le domaine de la traçabilité des flux et de la distribution. Ces technologies sont aussi souvent abordées sous l'angle de leur appropriation à des fins de compétitivité et de valeur ajoutée. De ces différentes analyses, nous constatons que l'association de l'innovation et de la logistique dans la littérature académique est encore peu développée. Cinquante-trois articles ont été repérés, avec quelques références centrales qui permettent de structurer le champ, encore assez éparpillé. Nous allons maintenant nous focaliser sur les fondements théoriques du concept d'innovation logistique. Malgré l'utilisation du concept, peu d'articles définissent l'innovation logistique. Certains la réduisent à une dimension technologique chez les fournisseurs de services logistiques (Lin 2008 ; Tsai et Tang 2012). D'autres ne donnent aucune définition de l'ITL, comme l'article de Grawe (2009) intitulé "Logistics innovation : a literature-based conceptual framework".

6. Les relations de l'innovation logistique

Un certain nombre d'études dans la littérature logistique ont examiné les ressources organisationnelles et leur impact sur l'innovation logistique. L'une de ces ressources est la connaissance. L'impact des connaissances sur l'innovation a été examiné dans le cadre plus large de la recherche sur l'innovation en utilisant la vision de l'entreprise fondée sur les connaissances (Dhanaraj et Parkhe 2006; Grant, 1996; Kogut et Zander, 1992; Forgeronet

coll., 2005). Cependant, le cadre théorique n'a pas été explicitement utilisé pour expliquer l'innovation logistique. Dans leur article conceptuel sur la logistique et l'innovation de service, Chapman et coll. (2003) proposent la connaissance comme un impératif dans la quête de l'innovation logistique. Les auteurs affirment que la technologie et les capacités sont des manifestations de connaissances et que la gestion des connaissances au sein de l'organisation et dans les relations inter-organisationnelles est la clé du développement de nouvelles idées. Autry et Griffis (2008) proposent également une relation positive entre la connaissance (développement des connaissances de la chaîne d'approvisionnement) et l'innovation logistique dans un article conceptuel récent. En utilisant une approche d'étude de cas, Hakansson et Persson (2004) soutiennent cette notion car ils ont constaté que la combinaison de ressources à travers les chaînes d'approvisionnement et l'apprentissage associé à la combinaison de ressources crée un environnement d'innovation. Panayides et So (2005) montrent empiriquement que l'apprentissage organisationnel, un autre construit de connaissances, médiatise la relation entre l'orientation relationnelle et l'innovation logistique. Le soutien empirique de la relation entre la connaissance et l'innovation logistique est fourni par Flint et coll. (2008) car ils montrent une relation positive directe entre l'apprentissage de la chaîne d'approvisionnement et l'innovation logistique. Silex et coll.(2005) ont utilisé une approche théorique fondée pour examiner l'innovation logistique et ce qu'il faut pour être innovant dans l'offre de services logistiques aux clients. En utilisant l'innovation logistique comme variable de résultat, les auteurs proposent quatre ensembles d'activités associées à l'innovation. La théorie ancrée est la découverte de la théorie à partir de données (Glaser et Strauss, 1967). Les chercheurs utilisant la théorie ancrée utiliseront souvent des méthodes qualitatives pour collecter des données afin d'acquérir une compréhension approfondie du phénomène à l'étude. Silex et coll. (2005) ont interviewé des cadres supérieurs de la logistique aux États-Unis, en Scandinavie et en Europe et ont développé un modèle de processus d'innovation logistique utilisant quatre composants.

1)les « activités de mise en scène » visent à créer un environnement propice à l'interaction avec les clients et à l'innovation. Une entreprise qui utilise ce processus pour être innovante peut préparer le terrain pour l'interaction avec les clients en formant les employés à poser des questions perspicaces, en trouvant un endroit approprié pour rencontrer le client et en s'assurant que les ressources appropriées sont en place pour capturer les informations de ses clients.

2)les « activités de collecte d'indices clients » visent à se rapprocher des clients et à développer des connaissances plus approfondies à leur sujet (Flint et coll., 2005). Après avoir préparé le terrain, une entreprise peut souhaiter commencer à recueillir des informations sur ses clients. Cela peut être fait directement, par le biais d'entretiens, de réunions, de planification conjointes ou de retraites avec les clients. Après avoir recueilli des informations sur les clients, directement ou indirectement, une entreprise est souvent confrontée à la tâche d'utiliser les informations pour améliorer le service. Cependant, les résultats initiaux peuvent ne pas indiquer clairement ce dont l'entreprise a besoin.

3)« Négocier, clarifier et refléter les activités » peut aider les responsables à examiner les messages des clients et les interpréter pour définir les connaissances acquises (Flint et coll., 2005). Les gestionnaires peuvent ensuite travailler ensemble pour déterminer l'utilisation la plus appropriée des informations, y compris tout changement ou ajout aux offres et opérations actuelles.

4)« l'apprentissage inter-organisationnel », fait référence aux connaissances émergentes que les gestionnaires de services logistiques acquièrent en ce qui concerne les opportunités de développement de nouveaux services, technologies et processus (Flint et coll., 2005). Collectivement, les activités identifiées dans le Flint et coll. Cette étude donne un aperçu

supplémentaire du processus par lequel les connaissances appropriées nécessaires à l'innovation sont obtenues et développées.

Wagner (2008) a également identifié un ensemble d'activités pouvant conduire à l'innovation logistique. Dans son examen de l'industrie allemande des transports, Wagner identifie la recherche et le développement internes, la recherche et le développement externes, les investissements dans les infrastructures et les biens d'équipement, l'acquisition de connaissances, la formation et l'éducation comme des activités clés dans lesquelles les prestataires de services logistiques devraient s'engager pour stimuler l'innovation. Les activités de recherche, d'acquisition de connaissances et d'apprentissage peuvent être regroupées sous forme de ressources de connaissances, ce qui renforce l'accent mis sur les connaissances dans les études antérieures. Les activités de développement et d'investissement mettent en évidence l'importance de la technologie, qui a également été examinée comme un antécédent de l'innovation logistique. Chapman et coll.(2003) soulignent le rôle que la technologie a joué pour aider les entreprises à relever les défis liés au temps et à la distance et aux progrès de la communication que la technologie a permis. La technologie permet également un partage plus efficace des connaissances. Le rythme du changement technologique a forcé l'innovation dans les processus d'affaires, car ils doivent s'adapter aux nouveaux outils technologiques (Chapman et coll., 2003). Dans leur étude empirique sur la logistique inverse, Richey et coll.(2005) ont utilisé la théorie de l'avantage des ressources pour expliquer l'importance de l'innovation dans le domaine de la logistique inverse. Ils ont proposé que les ressources technologiques aient un impact positif sur l'innovation de la logistique inverse. Les résultats de leur étude n'étaient pas significatifs ; cependant, l'échantillon était limité à l'industrie du marché secondaire de l'automobile. Un examen plus approfondi dans d'autres contextes est nécessaire pour mieux comprendre les relations.

D'autres antécédents à l'innovation logistique comprennent divers facteurs relationnels. Hakansson et Persson (2004) ont constaté que la collaboration peut conduire à l'innovation. Chapman et coll. (2003) ont proposé que les réseaux de relations puissent conduire à l'innovation des services logistiques. Plus précisément, ils soulignent la nécessité pour les entreprises de travailler ensemble pour comprendre les besoins et les exigences des clients ainsi que les exigences futures des clients. En conséquence, les entreprises concluront des alliances horizontales et verticales avec d'autres entreprises pour avoir accès à des connaissances autrement inaccessibles à l'entreprise. Gellman (1986) a proposé que l'innovation des partenaires de la chaîne d'approvisionnement tels que les expéditeurs et les fournisseurs de l'industrie ferroviaire stimulerait l'innovation avec les chemins de fer. À l'instar de l'impact que la technologie peut avoir, comme indiqué précédemment, de nouveaux produits ou processus peuvent créer une situation dans laquelle d'autres membres de la chaîne d'approvisionnement doivent innover afin de maintenir ou d'améliorer les opérations logistiques avec ces partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Richey et coll.(2005) ont également examiné les ressources financières et de gestion comme des antécédents pour inverser l'innovation logistique. Ces ressources, combinées aux ressources technologiques évoquées précédemment, ont été considérées comme des ressources cruciales dans le développement des capacités d'innovation de la logistique inverse. Leurs conclusions indiquent qu'il existe une relation significative entre le déploiement des ressources de gestion et le développement des capacités de logistique inverse. Cependant, un examen plus approfondi de la relation entre les ressources financières et l'innovation logistique est justifié car la relation générale entre les ressources financières et les performances d'innovation a été soutenue en dehors de la littérature sur la logistique (Acs et Audretsch, 1987; Chankdyet coll., 2003; Cohen et Levin, 1989).

7. Conclusion

La littérature existante offre un bon nombre de définitions concernant l'innovation. Particulièrement, les travaux de Rogers (1995), qui sont fréquemment cités dans de nombreuses études sur l'innovation logistique (Flint et al. 2005 ; Wallenburg 2009 ; Grawe 2009 ; Grawe et al. 2009). particulier, les travaux de Rogers (1995), qui sont souvent mentionnés dans de nombreuses études sur l'innovation logistique (Flint et al. 2005 ; Wallenburg, 2009 ; Grawe, 2009 ; Grawe et al., 2009). Selon Rogers (1995, p.11), "l'innovation est une idée, une pratique ou un objet qui est perçu comme nouveau par un individu ou une autre unité d'adoption." En d'autres mots, une innovation ne doit pas nécessairement être nouvelle pour le monde. Une innovation peut simplement être nouvelle pour les observateurs. Par ailleurs, une distinction peut être faite entre les inventions et les innovations. La définition de Flint et al (2005) s'appuie sur les travaux de Rogers (1995). Ils définissent l'innovation logistique comme suit : "Par innovation logistique, nous entendons tout service lié à la logistique, du plus basique au plus complexe, qui est considéré comme nouveau et utile à un public cible particulier. Ce public peut être interne lorsque les innovations améliorent l'efficacité opérationnelle ou externe lorsque les innovations servent mieux les clients" (Flint et al., 2005, p.114). Selon la définition de Flint et al (2005), l'innovation logistique comprend de nouveaux services liés à la logistique et une nouvelle utilisation des services existants liés à la logistique. L'innovation dans la logistique signifie beaucoup de choses. De nouvelles inventions, de nouvelles technologies, de nouveaux processus, et même de nouvelles routes. Au fil des ans, de nombreux jalons innovants ont été posés, chacun rendant le monde plus connecté. Il y a toujours de nouvelles façons de rendre la Supplychain plus efficace et plus performante. L'innovation dans le domaine de la logistique a toujours été au centre des préoccupations en raison de son impact sur toutes les entreprises. Plusieurs consultants, auteurs et d'autres se sont engagés pour offrir des informations élaborées sur l'innovation logistique à un monde avide de telles connaissances. Malgré l'existence de plusieurs recherches, la thématique d'innovation dans le secteur de la logistique a été très peu étudiée sur le plan conceptuel. Cette recherche s'inscrit dans une volonté de contribuer à une meilleure compréhension du concept d'innovation logistique. Nous observons aussi une importante disparité des revues ayant publié sur l'Innovation Logistique. Cependant, et comme toute production scientifique, notre travail n'est pas à l'abri de certaines faiblesses que nous sommes dans l'obligation de citer. Tout d'abord, nous nous sommes entièrement basés sur des analyses de diverses productions scientifiques que nous avons effectuées à partir d'une littérature existante sur l'innovation logistique. Notre contribution intéressera certainement les communautés scientifiques et professionnelles qui mènent des travaux de recherche et des études sur cette thématique. Il aurait été mieux si un recours avait été fait à une étude empirique pour compléter les résultats de l'analyse de la littérature.

Références

- (1). Alter, N. (2000). L'innovation ordinaire—Ed. Puf, Coll., Quadrige-Essais et Débats.
- (2). Christiansen, B., Yıldız, S., & Yıldız, E. (Éds.). (2014). *Handbook of Research on Effective Marketing in Contemporary Globalism*: IGI Global. <https://doi.org/10.4018/978-1-4666-6220-9>
- (3). Cosimato, S., & Troisi, O. (2014, August). *The influence of green innovation in logistics competitiveness and sustainability. The DHL case study. In 17th Toulon-Verona International Conference Excellence in Services. Conference Proceedings. Liverpool John Moores University, Liverpool (England) (pp. 95-111).*

- (4). Daugherty, Patricia J., Stank, T. P., & Ellinger, A. E. (1998). Leveraging logistics/distribution capabilities: The effect of logistics service on market share. *Journal of Business Logistics*.
- (5). De Martino, M., Errichiello, L., Marasco, A., & Morvillo, A. (2013). Logistics innovation in Seaports: An inter-organizational perspective. *Research in Transportation Business & Management*, 8, 123-133. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2013.05.001>
- (6). Demers, M. (2010). *L'innovation dans la chaîne logistique des marchandises*. Conseil de la Science et de la technologie.
- (7). Burmaoğlu, S., Şeşen, H., & Kazançoğlu, Y. (2015). Determinants of logistic sector innovation creating common value nodes in supply chain. *LAÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(2), 37-58.
- (8). El Bahraoui, H., Claye-Puaux, S., & Guieu, G. (2016). *L'innovation logistique est-elle singulière? État de l'art et jugement des experts*. *Logistique & Management*, 24(2), 75-85.
- (9). Flint, D. J., Larsson, E., Gammelgaard, B., & Mentzer, J. T. (2005). Logistics innovation: a customer value-oriented social process. *Journal of business logistics*, 26(1), 113-147.
- (10). Grawe, S. J., Autry, C. W., & Daugherty, Patricia J. (2014). Organizational Implants and Logistics Service Innovation: A Relational Social Capital Perspective. *Transportation Journal*, 180.
- (11). Kacioui-Maurin, E., Lazzeri, J., & Michon, V. (2016). *L'innovation des Prestataires de Services Logistiques (PSL): une analyse par les comportements stratégiques*. *Logistique & Management*, 24(2), 86-97.
- (12). Lavastre, O., & Ageron, B. (2016). *L'innovation dans la logistique et le supply chain management*. *Logistique & Management*, 24(2), 71-74.
- (13). Lavastre, O., Ageron, B., Chaze-Magnan, L., & Spalanzani, A. (2014). Innovative supply chain practices (ISCP) in supply chain management: development and validation of a measurement scale. *M@ n@ gement*, 17(4), 266-304.
- (14). Lacirignola, C., Abis, S., Blanc, P., Albisu, L. M., Di Terlizzi, B., Felice, A., ... & Tozanli, S. (2014). *Mediterra 2014: Logistics and agro-food trade. A challenge for the Mediterranean (No. 14, p. 509)*. Presses de Sciences Po
- (15). Le Roy, F., Robert, M., & Guiliani, P. (2013). L'innovation managériale. Généalogie, défis et perspectives. *Revue française de gestion*, 39(235), 77-90. <https://doi.org/10.3166/rfg.235.77-90>
- (16). Lee, H. L., & Shen, Z.-J. (Max). (2020). Supply chain and logistics innovations with the Belt and Road Initiative. *Journal of Management Science and Engineering*, 5(2), 77-86. <https://doi.org/10.1016/j.jmse.2020.05.001>
- (17). Lièvre, P. (2007). *La logistique*. La Découverte.
- (18). Marcus Wallenburg, C., & Lukassen, P. (2011). Proactive improvement of logistics service providers as driver of customer loyalty. *European Journal of Marketing*, 45(3), 438-454.
- (19). McAdam, R., Stevenson, P., & Armstrong, G. (2000). Innovative change management in SMEs: beyond continuous improvement. *Logistics Information Management*, 13(3), 138-149.
- (20). Noailles O, P. (2011). *De l'innovation à l'innovateur Pour une approche structuraliste de l'innovation*. *La Revue des sciences de gestion*, (1), 13-28.
- (21). Paché, G. (2013). Coopetitive supply chains: Toward a social ties perspective. *Management: journal of contemporary management issues*, 18(2), 125-140.

- (22). Rajendra, P. R., Poongavanam, S., & Srinivasan, R. (2019). Supply Chain and Shipping Management: A Key Factor for Logistic Innovation. *International Journal of Engineering and Advanced Technology (IJEAT)*.
- (23). Sara, B. Y. *Fondements théoriques et importance de l'innovation: Regards des auteurs au cours des années. 2.*
- (24). Tavasszy, L. A. (2020). Predicting the effects of logistics innovations on freight systems: Directions for research. *Transport Policy*, 86, A1-A6. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.11.004>
- (25). Wang, M., Asian, S., Wood, L. C., & Wang, B. (2020). Logistics innovation capability and its impacts on the supply chain risks in the Industry 4.0 era. *Modern Supply Chain Research and Applications*, 2(2), 83-98..
- (26). Wang, Y. (2012). *Etude d'un projet innovant au sein de la supply chain: le cas de Schneider Electric (Doctoral dissertation, Grenoble)*.
- (27). Weller, S., Green, S., & Fernie, S. (2004). Learning across business sectors: facets of innovation in aerospace and construction. *Project Procurement for Infrastructure Construction, Narosa, New Dehli*, 344-352.
- (28). Yulia M Zai, Y., Ampuh Hadiguna, R., & Afrinaldi, F. (2018). A Review on Success Factors of Logistic Innovation in Agro-Industry. *International Journal of Engineering & Technology*, 7(4.9), 236. <https://doi.org/10.14419/ijet.v7i4.9.21087>