**SUSMILE Capsule 2.2.3 Source 1**

**Réponses**

Veuillez noter que les réponses ci-dessous ont été simplifiées afin que les enseignants puissent évaluer la qualité des réponses en fonction de leur niveau de compréhension, de la perspective prise dans la lecture des documents et éventuellement de la qualité de leurs arguments pour compenser les éléments manquants.

**EQF niveau 4**

1. Quels sont les documents obligatoires à bord des véhicules de livraison, pour permettre les opérations d'une entreprise de transport en milieu urbain ?

A confirmer par pays/région, s'il y a des documents spécifiques supplémentaires, mais dans la source d'information française :

* Une copie de la licence de transport intérieur ;
* Une copie du contrat de location ;
* une copie de la lettre de voiture nationale ou internationale.
1. Quels types de défis le personnel chargé de la livraison des vélos-cargos devra-t-il relever en milieu urbain ?
* Distances de livraison
* Proximité des centres de transbordement / emplacement dans la ville
* Trafic et plans d'aménagement
* Adéquation des routes
* Plates-formes de chargement/déchargement et places de stationnement
1. Quel indicateur clé est visé par les principaux acteurs de la distribution du dernier kilomètre pour réduire les coûts d'exploitation de la livraison ?
* Taux de réussite à la première tentative
1. Pourquoi l'organisation du dernier kilomètre est importante pour les distributeurs ?
* Parce qu'il s'agit de l'étape la plus complexe et la plus coûteuse de la chaîne d'approvisionnement pour acheminer un produit jusqu'au client final.

**EQF niveau 5**

1. Est-il obligatoire d'enregistrer votre entreprise au "Registre des transports" lorsque vous utilisez des véhicules non motorisés pour vos opérations ?

A confirmer par pays/région, s'il y a des documents spécifiques supplémentaires, mais dans la source d'information française ::

* Non, et il est possible d'inclure les modes de transport à assistance électrique.
1. Quels sont les facteurs qui détermineront la mise en place de plates-formes de transbordement dans la ville ?
* Acceptation par la population (nombre, forme et conception des hubs)
* Accès sécurisé aux coureurs / chauffeurs
* Taux d'efficacité du déchargement/chargement
1. Quel est le facteur critique qui affecte le modèle d'élasticité de la logistique afin de garantir la flexibilité et la capacité des entreprises à livrer lorsque les volumes augmentent de manière significative ?
* Les opérateurs humains restent essentiels au processus d'exécution, même avec les nouvelles technologies, car celles-ci ne sont pas encore assez matures pour absorber toutes les fluctuations,
* Les technologies, quel que soit leur type, doivent nécessiter un temps de formation et de familiarisation minimal afin de maximiser la productivité lors du recrutement d'un grand nombre de travailleurs temporaires pour compenser l'activité saisonnière.
1. 4. Qu'est-ce qui distingue les meilleurs "pure players" de la livraison du dernier kilomètre de leurs concurrents ?
* En plus de leur visibilité, de l'organisation d'une place de marché dédiée et d'une gamme de produits ou de services, le facteur le plus déterminant est la qualité du service et pas seulement le prix.
1. Quels sont les quatre effets clés à prendre en compte lors de la mise en œuvre d'un centre de consolidation urbaine ?
* Les processus logistiques à réorganiser, y compris la prise en compte de nouvelles réglementations
* Les coûts logistiques ne sont pas vraiment réduits à court terme
* Les coûts et les avantages attribués à l'UCC par les réglementations publiques ont un impact sur la motivation des acteurs de la chaîne d'approvisionnement à se tourner vers ces centres de distribution
* L'évaluation du niveau de service, afin de s'assurer qu'il a un impact positif sur les clients finaux

**EQF niveau 6**

1. Pourquoi l'association logistique est-elle importante pour les entreprises qui opèrent dans l'environnement urbain (pas spécifiquement les vélos de transport de marchandises) ?

Ils assument un rôle de représentation, de coordination et de planification pour les opérateurs privés, de manière neutre vis-à-vis de l'administration publique et des autres parties prenantes. Ils peuvent défendre les pratiques des professionnels sans intérêts particuliers afin de s'assurer qu'elles sont bénéfiques pour tous.

1. Pourquoi les pratiques collaboratives de la chaîne d'approvisionnement contribuent-elles à améliorer les opérations dans l'environnement ?

Un modèle collaboratif invite les différents acteurs de la distribution à partager leurs données et à optimiser leurs infrastructures ou équipements dans le processus de livraison (ex : taux de charge maximal, optimisation des tournées de livraison, etc.) Il permet également d'identifier rapidement les causes d'une pénurie, de mieux répartir les stocks, etc.

1. Comment les opérateurs de PEC pour la distribution de détail du dernier kilomètre peuvent-ils optimiser leurs coûts d'exploitation en limitant les opérations de retour ?

Ils doivent s'assurer que leurs livraisons sont effectuées à temps, sans dommage et garantir les bons produits, d'où l'investissement dans les technologies de traçabilité ou la formation des opérateurs. Elles peuvent également utiliser les nouvelles technologies pour mieux connaître leurs clients (c'est-à-dire le big data et l'intelligence artificielle) afin d'influencer le comportement des consommateurs ou d'anticiper les tendances de consommation pour prépositionner des stocks ou des produits qui amélioreront les taux de satisfaction et limiteront les taux de retour.

1. Quels sont les principaux obstacles à la création de centres de distribution urbaine ?

Les marges dégagées par la mise en œuvre, la coordination avec les autres acteurs et une nouvelle organisation de la distribution à mettre en place sont des difficultés importantes à surmonter pour les logisticiens et les transporteurs. En outre, l'aspect de la durabilité nécessite des investissements importants pour remplacer les flottes existantes, ce qui peut prendre du temps et ne pas donner des résultats immédiats.