**Note de synthèse SUSMILE**

**Capsule 3.3.1 - Études de cas**

Dans cette capsule, nous avons joint non seulement des études de cas avec des exemples concrets de mise en œuvre que les entreprises ont respectivement mis en place pour un impact social ou environnemental sur leurs opérations, mais aussi des travaux complémentaires de professeurs pour essayer de modéliser les impacts des efforts sociaux et environnementaux sur les chaînes d’approvisionnement.

Chacun des documents respectifs a son propre intérêt et objectif spécifique, mais les enseignants peuvent vouloir sélectionner seulement certains d’entre eux afin de mieux diriger leurs élèves vers des messages spécifiques, alignés sur l’élaboration de leur programme. Veuillez noter que bien que tous les documents puissent être lus par n’importe quel étudiant, quel que soit son niveau, nous recommandons aux apprenants de niveau 4 du CEC de sauter le document S 2 et de se concentrer sur les articles de synthèse de S3, S4 et S5, pour commencer par des concepts clés et un aperçu global des efforts des entreprises en matière de responsabilité sociale des entreprises.

**Source d’information S2 – Étude sur la distribution alimentaire**

Cette ressource vise à différencier les paramètres de trois modèles de distribution des produits alimentaires :

* Réseau de distribution centralisé avec option click & collect.
* Réseau de distribution décentralisé avec livraison à domicile
* Réseau distribué basé sur un concept de logistique de foule

Ces 3 modèles ont émergé au cours des dernières décennies en raison du développement important du commerce électronique et de la numérisation des services, en particulier pour la chaîne d’approvisionnement. Les travaux s’appuient sur une revue de la littérature puis sur l’utilisation de modèles de dynamique des systèmes (SD) et d’analyse décisionnelle multicritère (MCDA) pour simuler les conséquences de chaque modèle de distribution sur la marge brute, les émissions de CO2, les interactions sociales, etc.

Cette étude est intéressante car elle illustre, même à travers un modèle de simulation de marché unique, la complexité des chaînes d’approvisionnement et les nombreux facteurs qui doivent être pris en compte pour améliorer l’impact environnemental tout en réalisant un profit pour l’entreprise. À ce stade, il jette les bases de la réflexion sur la façon de construire une stratégie de chaîne d’approvisionnement qui peut influencer le modèle commercial ou la stratégie commerciale de l’entreprise. Il est toutefois important de garder à l’esprit que cette étude n’aborde pas un autre ensemble de contraintes qui doivent être abordées avant la mise en œuvre : la réglementation, la perception du public des différentes infrastructures, la capacité des partenaires à distribuer et à accéder aux centres-villes, etc.

**Source d’information S3 – Dernier kilomètre durable**

Cet article présente les résultats d’un modèle économique d’Accenture pour calculer l’impact sur des résultats tels que les émissions et la congestion routière, en fonction d’éléments tels que la prévalence des centres de distribution locaux, la densité de population, la distance moyenne parcourue par colis, la combinaison de véhicules de livraison et les projections de la demande des consommateurs. Par rapport à l’étude précédente, il s’agit d’une approche plus large du dernier kilomètre de la chaîne d’approvisionnement, pour se concentrer sur « comment devenir plus vert ».

La démonstration compare les distances et les modèles organisationnels entre un modèle de distribution central et un réseau local de distribution d’exécution. Il démontre également l’impact sur les options de mode de transport pour atteindre la destination finale, en tenant compte du volume de fret restant pour le tout dernier kilomètre lorsque l’exécution est locale. Bien que vous ne trouviez pas de données économiques pour comparer les taux de rendement de chaque modèle, ils ont identifié ce qu’ils appellent « 3 fondamentaux » pour une logistique du dernier kilomètre plus verte qui sont intéressants à considérer à la lumière de tout le contenu précédent fourni dans le MOOC SUSMILE.

**Source d’information S4 – Amazon Corporate Social Responsibility**

Cette troisième source d’information fait maintenant référence à un modèle d’affaires concret; Le manuel des normes d’Amazon et les responsabilités sociales des entreprises qu’ils revendiquent et attendent de toutes leurs parties prenantes. Nous pouvons voir leurs attentes avec un code de conduite établi, des exigences sociales minimales, des aspects de transparence - y compris la conformité - et des indicateurs de performance environnementale, pour lesquels ils recommandent un outil d’évaluation dédié.

Le document n’est peut-être pas totalement spécifique à chaque indicateur et recommandation pour leurs fournisseurs, mais il s’agit d’une étape majeure en tant que politique et Amazon peut annuler un accord existant avec des acteurs qui ne répondent pas à leurs exigences minimales. Coordonner un réseau très complexe d’opérations et de partenaires est un véritable défi, et bien qu’il y ait eu plusieurs cas publics de conditions sociales difficiles dans ses entrepôts, Amazon investit également massivement dans des experts et des ingénieurs pour travailler sur les impacts sociaux et environnementaux de ses opérations.

C’est un signe que même un acteur mondial majeur ne peut plus ignorer la nécessité de protéger l’environnement et de placer les travailleurs au centre des opérations dans le système de distribution moderne.

**Source d’information S5 – Transport collaboratif**

Dans cette dernière étude de cas, l’exemple même utilisé comme étude de cas est la distribution de la presse en France, en se concentrant sur la manière dont les principaux acteurs du marché ont collaboré pour mutualiser leurs réseaux afin d’être plus efficaces tout en maîtrisant leurs marges et leurs coûts d’exploitation. Cela démontre fondamentalement que c’est possible tant que l’analyse du partage logistique est effectuée au niveau stratégique et projette les deux concurrents sur le long terme. Les avantages d’un tel modèle sont des économies significatives en termes de camions, d’infrastructures, d’énergie... d’où les impacts environnementaux.

Et avant cette étude de cas spécifique, vous pouvez également trouver des exemples d’outils et de méthodologies collaboratifs qui ont changé les pratiques parmi les acteurs de la chaîne d’approvisionnement . Cesoutils démontrent la capacité des acteurs de la chaîne d’approvisionnement à partager des données et des infrastructures, mais ils doivent surmonter certaines limites ou obstacles dans le processus, comme pour toute mise en œuvre de projet. Toutes ces initiatives optimisent l’utilisation des ressources, qu’il s’agisse de véhicules, d’énergie ou d’équipements.

**Synthèse de la capsule 3.3.1**

Notre société est complexe et bien qu’il y ait de nombreuses tentatives pour formuler des modèles et démontrer les avantages d’une chaîne d’approvisionnement plus verte, le volume et la complexité de l’information qui doit être recueillie pour formuler un modèle universel qui ne peut être remis en question la rend difficile.

Pourtant, il est facile de comprendre que notre planète exige de nous tous un comportement responsable, que les ressources naturelles ne sont pas infinies et que les gens doivent être au cœur des pratiques commerciales et ne pas être considérés comme une simple ressource. C’est précisément pourquoi il est essentiel de prendre en compte les trois piliers de la responsabilité sociale des entreprises (économique, environnemental, social).

Il existe de nombreux exemples d’entreprises qui investissent du temps et de l’argent pour améliorer leurs conditions de travail et leur impact environnemental. La livraison du dernier kilomètre ne fait pas exception. Il est tout simplement plus complexe en raison de la forte densité d’options, du grand nombre de contraintes, des multiples réglementations et des attentes croissantes des clients finaux, qui ont changé leurs comportements ces dernières années.

Il n’y aura probablement pas un seul modèle pour répondre aux préoccupations de chaque détaillant, aux spécificités de tous les produits et à l’environnement et à l’histoire de chaque ville. Mais il est certain que la collaboration, le partage de données et d’expériences, et la révision des modèles d’affaires existants joueront un rôle important dans une livraison plus efficace et durable du dernier kilomètre.

**Deuxième partie – Questions**

**CEC niveau 4**

1. **S3** Pourquoi les centres de distribution locaux sont-ils bénéfiques pour l’environnement ?
2. **S4** Quels sont les aspects clés sur lesquels le Code de conduite des fournisseurs d’Amazon se concentre ?
3. **S5** Quels sont les différents types de collaboration qui sont classés pour le secteur du transport et de la logistique selon le document? Veuillez les définir.

**CEC niveau 5**

1. **S2** Quel modèle de distribution fonctionne le mieux lorsqu’il utilise des critères d’économie, d’environnement, de société et de technologie comme poids de comparaison? Pouvez-vous expliquer pourquoi en quelques phrases ?
2. **S3** Quels sont tous les avantages identifiés d’une stratégie d’exécution locale ?
3. **S4** Quelles sont les principales recommandations qu’Amazon suggère au réseau de ses fournisseurs en matière de protection de l’environnement ?
4. **S5** Pouvez-vous énumérer les différentes limites et obstacles susceptibles de remettre en question une bonne collaboration entre les acteurs du fret ? Pouvez-vous donner des exemples et donner en opposition à ces exemples de facteurs de motivation?

**NIVEAU 6** DU CEC

1. **S2** Quelles sont les conclusions globales tirées par l’étude pour comparer les différents modèles de distribution ?
2. **S3** Quelle est la conclusion d’Accenture concernant la coordination des parties prenantes pour assurer une distribution durable du dernier kilomètre ?
3. **S4** Considérez-vous que ce document est restrictif pour les fournisseurs de faire partie du réseau de distribution d’Amazon ? Pouvez-vous expliquer pourquoi?
4. **S5** Pouvez-vous expliquer les conclusions de l’étude de cas présentée sur la distribution de Français presse ? Quelles étaient les conditions du succès ?