

eureka

Numéro 14

Automne
2011

www.eurekapub.fr

LE MAGAZINE DÉDIÉ AUX PROFESSIONNELS DE LA MANUTENTION

Le défi de l'énergie

Comment tirer le meilleur parti de l'énergie.



Du sang-froid

Cat® Lift Trucks parraine une exploration dans l'Antarctique.



Sur la voie de la reprise

La flexibilité est essentielle.



Sains et saufs

La sécurité sur le lieu de travail commence au sommet.



eureka

numéro

14

Le magazine dédié aux professionnels de la manutention

Bienvenue dans le numéro d'automne 2011 d'eureka !

Rien n'est jamais simple. Après beaucoup d'optimisme en 2010, la reprise de l'économie semble avoir calé ou, du moins, s'être affaiblie. Il y a quelques éclaircies : par exemple, le secteur des produits manufacturés est en hausse dans la majeure partie de l'Europe du Nord. Et, bien sûr, les consommateurs ayant toujours besoin d'aliments à manger et de vêtements à porter, le secteur de la manutention reste dynamique.

Cependant, les entreprises de logistique et de gestion d'entrepôt doivent rester flexibles et pouvoir s'adapter aux évolutions de la demande.

Ce numéro de notre magazine reflète la nécessité de s'adapter afin de tirer le meilleur parti possible des ressources. Gay Sutton écrit sur la manutention, la fabrication et la logistique depuis près de 20 ans. Dans un de ses articles, elle examine les façons de profiter le plus possible de chaque watt d'énergie. Toutefois, l'efficacité d'une gestion d'entrepôt dépend aussi de la sécurité de l'environnement de travail. Elle a eu la confirmation que l'exemple doit venir d'en haut.

Les concessionnaires Cat® lift truck proposent divers contrats flexibles afin de mieux s'adapter à la fluctuation des exigences et des besoins, tandis que les clients se préparent à la reprise, rapporte Ruari McCallion.

Cat Lift Trucks est fier de parrainer un projet consistant à emporter un véhicule électrique en Antarctique. Gian Schiava explique que ce projet n'a pas seulement une valeur académique. C'est une enquête sérieuse sur les sources d'électricité alternatives pour l'avenir.

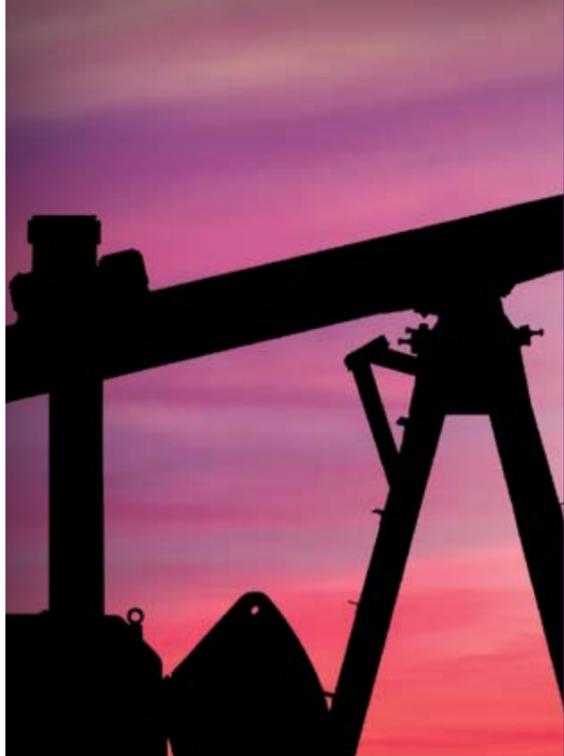
J'espère que vous apprécierez ce numéro d'eureka.

Dites-nous ce que vous pensez d'eureka. Écrivez-nous sur notre site Web www.eurekpub.fr ou envoyez-nous un mail directement à comment@eurekpub.eu.

Monica Escutia
Responsable de publication



N'oubliez pas de visiter le site Web d'eureka www.eurekpub.fr où vous pourrez accéder aux archives d'articles et de reportages très utiles. Vous pouvez y déposer vos commentaires et suggestions sur le magazine, ainsi que les sujets que vous aimeriez y voir traiter.



La nouvelle rédactrice-en-chef d'eureka, **Monica Escutia**, a un diplôme en communications et journalisme. Elle est de nationalité espagnole et parle aussi couramment le néerlandais, l'anglais et l'italien. Après avoir déjà travaillé pour divers médias internationaux, elle a passé les six dernières années dans l'industrie de la manutention - pendant les quatre premières années, elle était représentante de ventes de pièces détachées pour plusieurs pays européens, avant de devenir coordinatrice en chef des communications de marketing Europe/Afrique/Moyen-Orient pour Cat Lift Trucks, à partir des Pays-Bas.

Numéro 14 - Automne 2011
Responsable de la rédaction:
Monica Escutia
Conseiller de rédaction:
Ruari McCallion
Gay Sutton
Gian Schiava
Directeur artistique:
Paul Fretwell
Produit par:
gu9creative Royaume Uni
Imprimé/Distribué par:
BTB Mailflight, Royaume Uni
Publié par:
Cat Lift Trucks, Hefbrugweg 77,
1332 AM Almere, Pays-Bas
©2011, MCFE. Tous droits réservés. CATERPILLAR, CAT, leurs logos respectifs, « Caterpillar Yellow » et « Power Edge » ainsi que les filiales et identités de produit mentionnés dans ce document sont des marques commerciales de Caterpillar qui ne peuvent pas être utilisés sans autorisation.
OFPC1395(08/11)gu9

Coûts du combustible 4-7

Alimenter l'économie pétrolière

Il n'y a pas de réponse simple à la gageure que représente l'économie énergétique. Nous examinons plusieurs idées qui peuvent réduire la consommation d'énergie.

Développement durable 8-11

Explorateur de l'Antarctique

La recherche de sources d'énergie non fossiles efficace nous mène aux confins de la Terre. Cat Lift Trucks parraine un véhicule solaire conçu pour traverser l'Antarctique.

Préparation à la reprise 12-13

Sur la voie de la reprise

La voie de la reprise économique est incertaine et semée d'embûches. Les concessionnaires Cat aident leurs clients grâce à des contrats plus souples.

Gestion de la sécurité 14-15

Entre de bonnes mains

La gestion de la sécurité ne se limite pas aux formations. Elle doit être intégrée à l'éthique de la société et être clairement soutenue par la haute direction.



Calendrier des événements

Date, Manifestation, Lieu, Site Web	Présentation
27-28 septembre 2011 - LOGISTICS LINK NORTH Doncaster, Royaume-Uni www.north.logisticslink.co.uk	Logistics Link North retourne à Doncaster, dans un tout nouvel entrepôt, afin de vous donner l'occasion immanquable de tester et de comparer certains des produits et services les plus innovants de l'industrie dans un environnement d'entrepôt. Ce salon regorge de nouvelles idées, pour vous permettre de diminuer vos coûts et d'améliorer vos opérations. De plus, il vous donnera la possibilité de mener un audit d'efficacité en fin d'année pour tous vos processus d'entrepôt et de logistique.
27-29 septembre 2011 - HOLLAND TRANSPORT & LOGISTICS SHOW Rotterdam, Pays-Bas www.hollandtransport.com	Rotterdam est un choix évident pour accueillir ce salon néerlandais sur le transport et la logistique, où les expéditeurs pourront voir les tous derniers développements en matière de logistique et en faire l'expérience : infrastructures logistiques, immobilier logistique, informatique et équipement logistiques. En outre, cette manifestation présentera des innovations, des problèmes et des solutions afin d'améliorer la viabilité de la chaîne logistique.
11-14 octobre 2011 - PPI TRANSPORT SYMPOSIUM Amsterdam, Pays-Bas. www.risiinfo.com/events/transport_symposium	La plus grande manifestation dans l'industrie internationale de la logistique pour les produits forestiers ! PPI Transport Symposium est la conférence-salon la plus ancienne consacrée à l'industrie internationale de la logistique pour les produits forestiers. Organisée par RISI, en association avec l'International Forest Products Transport Association (IFPTA), cette manifestation porte sur les questions de transport, de manutention et de distribution internationales des produits forestiers.
29 novembre - 1er décembre 2011 - INTERMODAL EUROPE Hambourg Messe, Allemagne www.intermodal-events.com	Intermodal Europe est l'endroit où l'industrie se réunit pour faire des affaires. 2010 a été l'année la plus prospère dans l'histoire de ce salon, avec plus de 3 400 visiteurs, ce qui en fait la plus grande manifestation consacrée à l'Intermodal en Europe continentale. Intermodal Europe 2011 devrait donner un point de vue réellement inégalé sur la gestion et le mouvement des conteneurs d'expédition.

"C'est à Archimède que l'on doit la découverte du principe du levier et la célèbre phrase affirmant qu'avec un point d'appui il pouvait soulever le monde. Ce magazine doit son nom à sa fameuse exclamation "eurêka !", qui signifie "j'ai trouvé".



Alimenter l'économie pétrolière

Les prix du pétrole étant susceptibles de rester à plus de 100 \$ le baril et de grimper à l'avenir, les façons de réduire la consommation de carburant d'un parc de chariots élévateurs arrivent enfin sous le microscope.

Gay Sutton signale des initiatives de petite et de grande taille qui peuvent avoir un impact cumulatif sur les coûts.



En avril, cette année, le prix du pétrole a passé la barre des 100 \$ et atteint les 125,9 \$ lorsque les troubles en Libye ont interrompu l'approvisionnement en Europe. Le prix du pétrole, comme celui des autres marchandises, dépend largement de l'offre et de la demande. Une offre réduite fait monter les prix. Entre-temps, lorsque la demande a chuté vertigineusement pendant la récession économique mondiale de 2008 à 2009, les prix ont chuté jusqu'à 30 \$ le baril.

Au moment où cet article a été écrit, le prix du Brent Crude, qui sert de référence pour deux tiers des prix pétroliers du monde, était descendu à 106 \$ le baril en réaction aux préoccupations économiques aux États-Unis et en Europe. Bien qu'il soit toujours influencé par les événements économiques et politiques, il y a une tendance sous-jacente plus grave qui, en fin de compte, dicte les prix.

Les projections de Macquarie Capital, basées sur les données actuelles, montrent que la consommation augmente inexorablement et pourrait bien dépasser l'offre disponible au cours des 5 ou 10 prochaines années, ce qui ferait inexorablement monter le prix encore davantage.

Avec ces perspectives sombres concernant l'avenir, les entreprises ont tout intérêt à tourner leur attention vers la réduction de consommation du carburant pour leurs opérations de chariots élévateurs, dans le cadre de leur projet de réduction de consommation d'énergie.

« Il n'existe pas de solution simple pour économiser des litres de carburant, explique Remke Van Ommeren, directeur des produits chez Crepa, concessionnaire Cat® Lift Trucks aux Pays-Bas. Toutefois, plusieurs mesures peuvent être prises qui, ajoutées les unes aux autres, peuvent

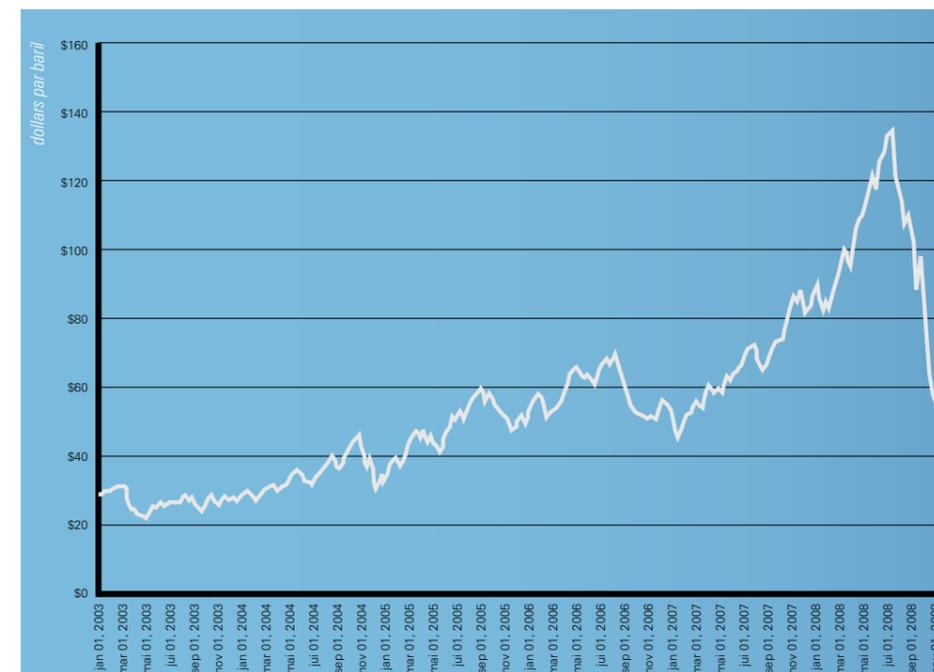
réduire la consommation de carburant de manière significative. » Un grand nombre de ces mesures reposent inévitablement sur le bon sens et une discipline opérationnelle, telle que l'utilisation du véhicule adéquat pour une tâche.

« Avec ces perspectives sombres concernant l'avenir, les entreprises ont tout intérêt à tourner leur attention vers la réduction de consommation du carburant pour leurs opérations de chariots élévateurs, dans le cadre de leur projet de réduction de consommation d'énergie. »

Les habitudes des caristes jouent un grand rôle dans la consommation de carburant. Par exemple, la façon dont un cariste peut accélérer pour augmenter la puissance peut consommer beaucoup de carburant. Et plus le chariot est gros, plus la note peut être salée. Une autre mauvaise habitude consiste à laisser tourner le moteur. Lorsqu'on charge ou décharge des marchandises, il est plus efficace de laisser le moteur tourner, mais il est absurde de faire la même chose quand un chariot n'est pas en cours d'utilisation ou quand le conducteur fait sa pause-déjeuner. Pour instiller la discipline selon laquelle il faut garer et éteindre les chariots qui ne sont pas en cours d'utilisation, il faut des caristes proactifs, qui comprennent ce qu'on attend d'eux et qui, de plus, ont envie de mettre cette discipline en application. Et pour cela, il faut des responsables bien informés.

Par ailleurs, de nombreux formateurs de caristes incluent maintenant des modules de protection de l'environnement et d'économie de carburant à leur programme. Donc, vous →

Image principale
Puits de pétrole à chevalet de pompe, Oman PDO
Image avec l'autorisation de Shell



1. Prix du pétrole, janvier 2003 – décembre 2008
Valorisation spot hebdomadaire aux États-Unis par volume d'importation (dollars par baril)



→ pouvez chercher cette option, ou bien l'intégrer à votre calendrier de formation en interne.

L'utilisation de la technologie peut aider à renforcer les bonnes pratiques sur le lieu de travail. « De nombreux chariots modernes sont équipés de systèmes de gestion de moteur qui éteignent automatiquement le moteur s'il est resté inutilisé pendant un certain délai, poursuit Remke Van Ommeren. Et d'autres technologies similaires peuvent certainement être modifiées. Le retour sur investissement peut être obtenu assez rapidement, selon le nombre d'heures par jour d'utilisation d'un chariot. »

« Par ailleurs, de nombreux formateurs de caristes incluent maintenant des modules de protection de l'environnement et d'économie de carburant à leur programme... »

Ces systèmes de gestion peuvent aussi porter sur d'autres facettes de l'utilisation des chariots. Ainsi, en liant le code d'identification de l'opérateur à l'utilisation du chariot et à la consommation de carburant, il est possible de comparer la performance du conducteur et d'identifier les gros consommateurs de carburant. Ensuite, c'est à la direction de corriger les comportements, en s'appuyant sur les faits. « On peut identifier les opérateurs qui, disons, y vont un peu fort, explique David Ellison, directeur exécutif de la FLTA. Vous pouvez les former à être plus économes ou les employer à un autre poste dans l'entreprise. »

Selon Remke Van Ommeren, un système similaire est en vigueur dans les aéroports des Pays-Bas. Chaque fois qu'un chariot élévateur, ou tout autre véhicule d'aéroport d'ailleurs, passe à la pompe, la société de carburant émet une facture ordinaire pour le carburant, mais aussi

un rapport détaillant chaque numéro de chariot, son code de service, la quantité de carburant nécessaire pour remplir le réservoir et à quel moment le remplissage a eu lieu. « Les directeurs trouvent que c'est un excellent outil pour vérifier la consommation de carburant et corriger le comportement du cariste, poursuit-il. Les bons gestionnaires peuvent même le transformer en concours de celui qui sera le plus économe en carburant. »

Un autre facteur important qui agit sur la consommation de carburant est l'agencement du site et les distances parcourues par les chariots quotidiennement - que ce soit dans un entrepôt, une usine ou un chantier. Et ceci s'applique autant aux chariots élévateurs électriques qu'aux chariots à moteur thermique en extérieur.

« En liant le code d'identification de l'opérateur à l'utilisation du camion et à la consommation de carburant, il est possible de comparer la performance du conducteur et d'identifier les gros consommateurs de carburant. Ensuite, c'est à la direction de corriger les comportements, en s'appuyant sur les faits. »

Dans un site récent, l'agencement est sans doute déjà optimisé. Mais il vaut mieux régulièrement vérifier les voies de circulation et la position relative des aires de stockage, des aires de stationnement des chariots, des points d'arrivée des marchandises et des points de livraison à travers le site, notamment s'il y a de nouvelles introductions fréquentes de produits, de nouvelles tâches, etc.

Les modifications structurelles d'un site peuvent ne pas être rentables ni faisables, mais de simples changements de circulation ou d'aires de stationnement des chariots, par

exemple, peuvent aboutir à un raccourcissement substantiel des trajets et donc à des économies de carburant. Et ceci peut être encore plus spectaculaire dans une usine ancienne. « Si vous avez un vieil entrepôt, par exemple, il n'est pas rare de voir les chariots parcourir trois côtés de l'entrepôt pour livrer les marchandises, indique David Ellison. En modifiant le circuit de circulation, vous pouvez raccourcir considérablement le trajet et ainsi, diminuer votre consommation de carburant. » Par ailleurs, il suggère de faire venir une personne portant un regard neuf et objectif sur l'efficacité de l'opération : une personne venant d'une autre partie de l'entreprise, voire de l'extérieur, dont les perceptions ne sont pas influencées par son travail quotidien.

Du point de vue de la gestion, plusieurs aspects influencent l'efficacité du chariot élévateur. De nombreuses personnes peuvent être tentées de faire des économies en réduisant la maintenance, mais c'est une fausse économie. Un moteur qui est entretenu selon le manuel d'entretien du fabricant, avec des vérifications quotidiennes de l'opérateur, ainsi qu'une maintenance régulière programmée, a tendance à fonctionner plus efficacement, ce qui limite sa consommation en carburant et ses risques de panne.

« ...mais de simples changements de circulation ou d'aires de stationnement des chariots, par exemple, peuvent aboutir à un raccourcissement substantiel des trajets et donc à des économies de carburant. »

« Avec un carburant de bonne qualité, reprend Remke Van Ommeren, les moteurs restent très propres et fonctionnent mieux. Par conséquent, ils consomment moins de carburant. » Il est intéressant de noter que, selon les statistiques, des pneus usés ou de mauvaise qualité peuvent

augmenter la résistance au roulement et, ainsi, augmenter la consommation de carburant de 10 à 30 %. Sur un chariot électrique, cet effet peut être facilement constaté lorsque l'ampérage augmente au fur et à mesure que la résistance augmente. Avec un chariot diesel, cet effet n'est pas aussi facile à observer. Cependant, acheter des pneus de bonne qualité, qui correspondent au lieu, et les changer quand ils sont usés, peut aboutir à des économies.

« De nombreuses personnes peuvent être tentées de faire des économies en réduisant la maintenance, mais c'est une fausse économie. »

Pour finir, les manœuvres de levage et inclinaison, mouvement latéral, positionnement et fixation consomment toutes plus de carburant que la conduite. Ainsi, il est avantageux de s'assurer que les chargements lourds peuvent être stockés le plus près possible du sol. Et bien sûr, les manœuvres de levage et de déplacement latéral inutiles, doivent être évitées le plus possible.

Actuellement, il y a beaucoup d'études consacrées au changement et à l'amélioration des technologies de moteur actuelles, et aux moteurs hybrides. Pourtant, David Ellison ne pense pas qu'un changement majeur soit imminent. « Ces technologies en sont encore largement au stade expérimental, explique-t-il. En fin de compte, je pense qu'il faudra attendre encore cinq ou 10 ans avant qu'elles ne soient utilisées de manière viable. C'est pourquoi les opérateurs vont continuer à comparer le coût de l'électricité à celui du GPL et celui du diesel pendant les prochaines années et, bien sûr, leur décision finale dépendra des obligations opérationnelles. » ■

Article commentaires sont les bienvenus: editor@eurekapub.eu



2



3



4

2. Les habitudes des caristes ont une grande influence sur la consommation de carburant. La façon dont un cariste accélère pour augmenter la puissance, par exemple, peut utiliser beaucoup de carburant.
3. Il n'y a aucune raison économique à laisser tourner un moteur quand le chariot n'est pas en cours d'utilisation ou quand le cariste fait sa pause déjeuner.
4. Pour réduire la consommation d'énergie, il faut une équipe de caristes proactifs, qui comprend ce qu'on attend d'eux et qui sont déterminés à mettre les mesures en pratique. Pour cela, les surveillants doivent être bien informés et efficaces.

Explorateur de l'Antarctique

Recherche de sources d'énergie renouvelables pour la manutention



Les sources d'électricité pour les chariots élévateurs de demain sont en cours d'étude dans les laboratoires d'aujourd'hui. eureka prévoit que la lutte entre les énergies fossiles et l'électricité d'une part (eureka 4 et 10) et les développements hybrides d'autre part pourrait avoir un impact sur les prochaines décennies. Cependant, à long terme, nous devons examiner les alternatives. L'énergie solaire en fait partie et l'étendue de son potentiel est démontrée par un projet inhabituel, soutenu par Cat® Lift Trucks.

Gian Schiava enquête sur un véhicule d'expédition dans l'Antarctique fonctionnant à l'énergie solaire.

Les Néerlandais Wilco van Rooijen et Fokke van Velzen ont conçu et mis en œuvre ensemble un projet visant à construire un véhicule solaire autonome, prévu pour les emmener de Patriot Hills (camp situé dans l'Antarctique) au pôle Sud et les en ramener. Ce trajet de 2 300 km a pour but d'attirer l'attention sur la situation de l'Antarctique qui, actuellement, est protégé contre les forages pétroliers par le protocole environnemental du Traité de l'Antarctique. Cependant, ce protocole expirant en 2048, la question qui se pose est : et après ?

Ces aventuriers ont l'intention de rechercher une réponse grâce au second objectif de l'expédition : donner envie aux jeunes de davantage se consacrer au développement durable. En tant que décisionnaires de demain, ils joueront un rôle crucial dans la création d'un monde qui peut survivre grâce à d'autres sources d'énergie.

Les aventuriers ont demandé à Utrecht University of Applied Sciences, aux Pays-Bas, de concevoir et fabriquer la voiture. Les critères de ce type de véhicule, qui forment une longue liste, représentent un défi pour n'importe quel groupe de (futurs) ingénieurs. L'une des

obligations du projet était cruciale : tester le véhicule dans un environnement le plus proche possible de l'Antarctique.

« Ces aventuriers ont l'intention de rechercher une réponse grâce au second objectif de l'expédition : donner envie aux jeunes de davantage se consacrer au développement durable. En tant que décisionnaires de demain, ils joueront un rôle crucial dans la création d'un monde qui peut survivre grâce à d'autres sources d'énergie. »

Ce projet correspond bien au but consistant à réduire les émissions de carburant et à trouver de nouvelles sources d'électricité pour les produits de manutention de demain, c'est pourquoi Cat Lift Trucks a parrainé cette phase importante du test. Une équipe de sept personnes est partie pour la glaciaire Finlande, en février 2011, afin de mettre en œuvre un programme de tests poussé, qui a servi à élaborer le véhicule final.

Ce véhicule a été testé pour vérifier sa facilité de conduite, sa maniabilité, sa vitesse, son freinage et d'autres fonctions essentielles. →

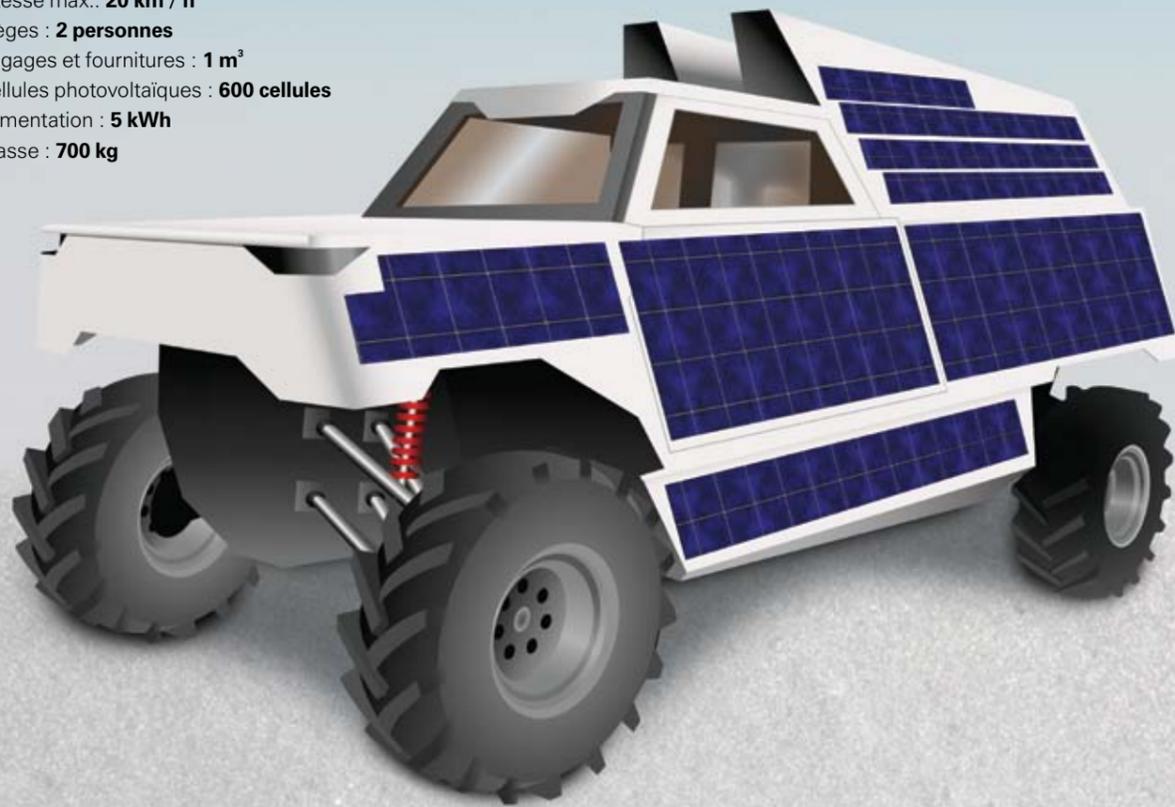
1. Cat Lift Trucks a décidé de parrainer la phase de test cruciale du véhicule.



1

Caractéristiques du véhicule

- Alimentation solaire
- Capable d'évoluer sur les divers terrains de l'Antarctique
- Distance de l'expédition : **2 300 km**
- Vitesse max.: **20 km / h**
- Sièges : **2 personnes**
- Bagages et fournitures : **1 m³**
- Cellules photovoltaïques : **600 cellules**
- Alimentation : **5 kWh**
- Masse : **700 kg**



→ A également été testée la fonctionnalité du système de freinage régénérateur, qui est censé récupérer de l'énergie pour la ramener dans les batteries. Naturellement, le véhicule a été testé sur plusieurs types de surface, maintes et maintes fois.

« Une équipe de sept personnes est partie pour la glacière Finlande, en février 2011, afin de mettre en œuvre un programme de tests poussé, qui a servi à élaborer le véhicule final. »

Les résultats des tests ont été pris en compte pour le véhicule final. L'équipe d'Utrecht University of Applied Sciences a transmis le projet à une équipe entièrement nouvelle, qui se chargera de terminer le véhicule. Lors de cette phase, les étudiants de l'université seront assistés par les étudiants d'autres établissements, tels que le ROC d'Amsterdam, ce qui permettra de mieux faire connaître le projet. La nouvelle équipe mettra au point un nouveau système d'entraînement électronique, intégrant des données qui aideront le conducteur à conduire aussi efficacement que possible. De plus, il faudra trouver de meilleurs pneus, car ceux du test avaient tendance à se creuser dans la neige. En outre,

des panneaux solaires devront être préparés et testés soigneusement. Ces tâches et les autres tâches d'ingénierie devront être terminées avant qu'un test final ne puisse être réalisé.

Il est prévu que le véhicule soit prêt d'ici à janvier 2012. Wilco et Fokke entreprendront ensuite un test de plus et le véhicule sera alors expédié dans l'Antarctique à l'automne 2012. La progression du projet pourra être suivie sur www.teamantarctica.nl.

Le système de secours de Cat Lift Trucks

Un projet tel que celui-ci ne peut pas se produire sans le soutien du secteur privé. Cat Lift Trucks est fier de participer à cette aventure, notamment en raison des buts du projet global. Le développement durable n'est pas une simple expression dans un énoncé de mission. Caterpillar, la maison mère, déclare clairement qu'elle veut susciter le changement en s'appuyant sur la technologie et l'innovation, afin de permettre aux clients d'utiliser les ressources plus efficacement.

Chaque division de l'organisation Caterpillar adhère à cette pensée à sa manière. Cat Lift Trucks, co-entreprise de Caterpillar, a élaboré une approche étendue à l'ensemble de la société afin de rendre ses produits et

activités plus respectueux de l'environnement. Voici quelques exemples de l'usine située aux Pays-Bas :

- Réduire l'ensemble des déchets généraux et des déchets non recyclables par camion produit (selon la norme ISO 14001)
- Réduire les émissions dans le processus de production lui-même, notamment en utilisant moins de peintures et de solvants
- Élaborer des programmes avancés de santé et de sécurité
- Rationaliser le transport pour réduire les émissions
- Créer des options écologiques sur les chariots élévateurs diesel
- Veiller à ce que tous les produits respectent les réglementations les plus strictes en matière d'émissions, par exemple l'étape IIIA de la direction sur les gaz d'échappement 97/68/EC
- Huile hydraulique biodégradable en option pour aider les clients à atteindre leurs objectifs environnementaux
- Augmenter le nombre de composants recyclables

Cependant, la meilleure façon de soutenir ces projets environnementaux ambitieux consiste probablement à rechercher continuellement d'autres sources d'énergie pour les chariots élévateurs et à constamment réduire les émissions le plus possible. En parrainant des projets tels que le véhicule Antarctic Explorer, Cat Lift Trucks cherche à mieux sensibiliser les futures générations à l'environnement. Et, qui sait... nos futurs chariots élévateurs pourraient un jour être alimentés par une source d'énergie pratiquement illimitée : le soleil ! ■

Article commentaires sont les bienvenus:
editor@eurekapub.eu

2, 3. Lors du test en Finlande, le véhicule a fait l'objet d'évaluations concernant sa facilité de conduite, sa direction, sa vitesse, son freinage et autres fonctions essentielles.

4, 5. Le véhicule a été testé sur diverses surfaces. Dans la neige, les pneus avaient tendance à s'enfoncer, indiquant qu'un autre type de pneu doit être trouvé.

6. L'équipe de test en Finlande.



Prêts pour la reprise



Ruari McCallion

Les marchés semblent se remettre du resserrement du crédit mais les rapports sont inégaux. Comment les opérateurs de logistique et d'entrepôt doivent-ils se préparer sans prendre trop d'engagements en matière d'équipement et de capacité ?



2



La récession causée par le resserrement du crédit et l'effondrement des banques a été très persistante, mais il y a maintenant des indications de reprise. Toutefois, la situation est très inégale à travers l'Europe. Les pays d'Europe du Nord, notamment l'Allemagne et les Pays-Bas, annoncent une croissance de leur économie, bien que cela dépende des secteurs. Au Royaume-Uni, le chiffre du PIB 2011 montre que l'économie a tendance à stagner, ce qui était prévisible étant donné la restructuration importante en cours. Mais il y a aussi des zones positives avec, notamment, la fabrication, qui indique sa plus forte croissance au cours des 20 dernières années. L'amélioration d'ensemble des Pays-Bas est due à un entraînement de l'Allemagne, dont le niveau d'exportation a fait un bond impressionnant de 18,5 % en 2010. Les Pays-Bas connaissent aussi des situations inégales, avec une baisse considérable des investissements dans le logement, l'immobilier commercial et les travaux de génie civil, mais une hausse importante des achats de machines et d'ordinateurs. La croissance très prometteuse de la production manufacturière en 2010, qui a augmenté de plus de 7 % aux 2e et 3e trimestres, a ralenti pour atteindre un chiffre plus modeste de 2 % au 1er trimestre 2011.

« Le marché s'améliore sans aucun doute : nous assistons à une augmentation massive des demandes et de l'activité à travers tous les secteurs de l'industrie », explique Paul Fox, directeur national des ventes chez Impact Handling, concessionnaire Cat® Lift Trucks au Royaume-Uni. C'est bon à savoir, mais si on regarde le Sud de l'Europe, l'image n'est pas aussi positive. L'Espagne est confrontée à un énorme problème de chômage et de manque de confiance dans le marché, ce qui a fait monter ses taux d'intérêt. L'Italie a des secteurs très performants mais, dans l'ensemble, elle paraît avoir des difficultés concernant son

déficit budgétaire structurel et des inquiétudes constantes relatives à ses finances dans la communauté des investisseurs au sens large.

Inconnues connues et inconnues

Plus loin, les États-Unis, la Chine, l'Inde et le Brésil ont tous obtenu d'excellents chiffres de croissance. Mais des événements imprévus et entièrement inattendus peuvent gêner l'activité commerciale dans le monde entier. L'Europe a dû faire face à deux hivers particulièrement sévères l'un à la suite de l'autre, ce qui a mené à un ralentissement au 4e trimestre dans certains pays du Nord. Au moins, l'hiver a une durée assez prévisible, et les pays affectés sont équipés pour y faire face, bien qu'ils puissent temporairement être dépassés par les événements. Par contre, les conséquences du tremblement de terre de Sendai, c'est-à-dire le tsunami et la crise consécutive qui ont eu lieu à la centrale nucléaire de Fukushima, ne semblent pas prêtes de s'arrêter (au moment où j'écris). Tout ceci pose un problème aux entreprises de manutention, logistique et entreposage : est-ce le bon moment pour investir afin d'augmenter la capacité ou devrions-nous tous continuer à nous serrer la ceinture et à retenir notre souffle collectivement ? Mais si nous sommes trop stricts, ne risquons-nous pas de manquer les améliorations lorsqu'elles se présentent ? Et cette augmentation d'activité est-elle enracinée et durable ?

« Des événements imprévus et entièrement inattendus peuvent gêner l'activité commerciale dans le monde entier. »

Le dilemme auquel les sociétés de manutention sont confrontées est aussi simple à comprendre que difficile à résoudre. D'un côté, si une organisation a une capacité insuffisante, elle ne pourra pas répondre aux besoins des clients pour les livraisons

complètes à temps (OTIF). Non seulement cela lui coûtera de l'argent, mais cela pourra l'empêcher de remporter de nouveaux contrats, voire, dans les cas extrêmes, lui faire perdre des contrats. Par contre, si l'entreprise investit dans une capacité accrue et que la reprise est intermittente, avec des périodes d'activité réduite, elle se retrouvera avec des bâtiments, usines et équipements chers, inutilisés ou sous-utilisés.

Tout ce dont vous rêvez ?

Dans un monde idéal, les opérateurs peuvent s'agrandir selon les besoins, aussi longtemps que nécessaire, et se contracter au moment voulu. Nous ne sommes pas dans un monde idéal, mais les concessionnaires Cat Lift Trucks essaient de rendre le domaine qu'ils contrôlent aussi flexible et adaptable que possible.

« Comme nous commençons à voir des signes de reprise après la récession des deux dernières années, il est essentiel que nous restions en contact avec les besoins en constante évolution de nos clients et nous adaptions nos contrats en conséquence, » poursuit Paul Fox, de chez Impact. Dans l'environnement commercial actuel, les contrats traditionnels de cinq ans, totalement fixes, sont sans doute une espèce en voie de disparition. De même, les achats en bloc sont de plus en plus minoritaires. Une enquête réalisée par RedShift, signalée dans eureka en mars 2010, a déterminé que les achats représentent maintenant moins de 40 % de toute l'activité « véhicules neufs » de 2007 à 2009. Les contrats de location et de leasing ont diminué encore davantage : ils représentaient seulement 31 % du marché en 2009. Ce qui a augmenté, à une vitesse effrénée, c'est la location à court terme. Elle est passée de presque zéro à 10 % du marché en seulement deux ans, et il semble bien que cette tendance va se poursuivre.

« Dans l'environnement commercial actuel, les contrats traditionnels de cinq ans, totalement fixes, sont sans doute une espèce en voie de disparition. De même, les achats en toute propriété sont de plus en plus minoritaires. »

Le besoin de flexibilité

« Dans le marché actuel, la clientèle a besoin de flexibilité » reprend Paul Fox. Avant, la location se faisait à court terme, généralement pour les urgences ou pour remplacer temporairement des chariots en cours de réparation. La location à court terme est désormais une partie intégrante de l'offre des concessionnaires. Cependant, la location à court terme dépend de la disponibilité du crédit ; une situation qui a causé des difficultés en Italie, où le crédit, qui était sans doute trop facile, a entraîné des déséquilibres dans les parcs de chariots élévateurs mondiaux (pour toutes les entreprises et tous

les fournisseurs). Lorsque la crise est arrivée, plus de 10 000 chariots ont été renvoyés à leur fournisseur, ce qui a mis en difficulté les entreprises qui avait utilisé ce concept à haute dose. L'offre et la disponibilité des chariots pourraient maintenant être limitées par cette nouvelle réalité et dans une situation actuelle plus tendue.

Impact Handling finance son parc à partir de ses propres ressources. Il ne dépend pas des banques et organismes de crédit, qui sont peut-être encore en train de se renflouer et donc, qui limitent les fonds utilisés pour le développement d'activité. Impact propose à ses clients une formule qu'elle appelle « Flexibilité totale du contrat ».

« Nous pouvons dire à nos clients que nous adapterons leur parc à leurs besoins, » explique Paul Fox. « Par exemple, si un client a commandé, mettons, 10 chariots à mât rétractable et 2 chariots à gaz avec un contrat de 5 ans, mais que, à mi-parcours, il décide qu'il a besoin de 8 chariots à gaz et de 2 chariots à mât rétractable, nous accèderons volontiers à sa requête. » Il voit deux sortes d'avantages : le client dispose de l'équipement correct pour répondre à ses besoins et Impact Handling conserve son client à long terme. La société se présente comme étant une organisation qui propose des solutions aux besoins des clients, plutôt que de simplement vendre des chariots.

« Nous pouvons dire à nos clients que nous adapterons leur parc à leurs besoins, » Paul Fox, Impact Handling

Pour trouver les bonnes solutions, il vaut mieux que les professionnels de la logistique forment une collaboration étroite avec leur concessionnaire de chariots élévateurs. Ceci est bénéfique de deux points de vue. Tout d'abord, les utilisateurs seront rapidement mis au courant des nouveautés concernant le matériel : nouveaux produits, offres qui peuvent être plus flexibles et plus adaptées à leurs besoins, etc. Ensuite, et surtout, une relation rapprochée engendre la confiance, qui évolue vers un véritable partenariat. Les deux parties essaient de s'entraider et, dans les situations difficiles, savoir où trouver la bonne aide au bon moment n'a pas de prix. ■

Article commentaires sont les bienvenus:

Ruari@eurekapub.eu

Le service à une époque incertaine

Les concessionnaires Cat Lift Trucks proposent diverses façons d'aider leurs clients à faire face à la demande fluctuante.



Royaume-Uni :

La « flexibilité totale du contrat » d'Impact Handling

aide ses clients à s'adapter aux changements de circonstances. Un parc sous contrat sur 5 ans peut être adapté en composition et en taille.



Espagne : Bergé

Manutención conserve un parc de véhicules en

location à court terme, disponibles pour les besoins saisonniers, les urgences et les besoins à court terme.



Italie : Compagnia

Generale Macchine S.p.A (CGM) inclut une clause

de flexibilité dans ses contrats, qui couvre 15 à 20 % de son parc.



Pays-Bas, Belgique et

Luxembourg : Crepa BV dispose

d'un parc de location à court terme d'environ 900 unités, notamment des transpalettes électriques, gerbeurs, chariots élévateurs, au GPL, au diesel, ainsi que des chariots élévateurs électriques à trois et quatre roues.

Une partie de son parc est disponible à la location immédiate à court terme.



France : Aprolis

dispose d'une flotte de 1700 matériels en location

courte et moyenne durée, allant de 1 jour à 24 mois et proposant une livraison sous 48 heures, grâce à sa logistique dédiée.



1, 2. Les conséquences des catastrophes naturelles telles que le tremblement de terre de Sendai, le tsunami et la crise résultante liés à la centrale nucléaire de Fukushima présentent des problèmes qui empêchent la croissance sur une échelle imprévisible.

Entre de bonnes mains

Une bonne formation concernant les chariots élévateurs, un environnement de travail bien agencé et des évaluations de risques fiables sont des aspects essentiels de la sécurité mais, sans une bonne direction, tout ceci ne rime à rien.

Gay Sutton examine les pièges et la façon d'établir et de gérer un environnement de travail sûr pour les chariots élévateurs.

Nous avons tous vu des situations où cela se produit. Un employé fiable et régulier réussit la formation haut la main, mais acquiert rapidement de mauvaises habitudes lorsqu'on le lâche sur le lieu de travail. La performance se détériore et les résultats s'en ressentent dans toute l'entreprise.

Malheureusement, dans les environnements d'utilisation de chariots élévateurs, cet impact peut être lourd de conséquences, en blessant des membres du personnel ou des visiteurs, en endommageant des marchandises, des rayonnages et de l'équipement, voire pire. « Généralement, ces incidents se produisent à des moments gênants, au milieu du rush de Noël ou quand on ne dispose que de la moitié du personnel en période estivale. Cela fait partie des aléas de la vie, soupire David Ellison, de Forklift Truck Association. Pour prévenir ces risques, il est important de mettre en place de bons systèmes de gestion et une bonne surveillance. Sinon, un accident coûteux surviendra sans doute. »

« ...Un employé fiable et régulier réussit la formation haut la main, mais acquiert rapidement de mauvaises habitudes lorsqu'on le lâche sur le lieu de travail. La performance se détériore et les résultats s'en ressentent dans toute l'entreprise. »

Alors, qu'est-ce qui constitue un bon système de gestion de la sécurité, et où peut-on le voir à l'œuvre ? Selon Michael Collier, expert en santé et sécurité, qui a énormément travaillé sur de tels systèmes avec DHL et TDG, ainsi qu'avec de grandes chaînes de distribution comme Safeway, Morrisons et Argos, un régime de sécurité bien géré ne peut réussir que s'il est ancré dans la morale de l'entreprise.

Il doit être soutenu et renforcé depuis le niveau du conseil, avec une hiérarchie bien huilée de responsabilités qui inclut un directeur

de la sécurité désigné et fait participer tous les niveaux de la direction. Cependant, en fin de compte, les surveillants sont les yeux et les oreilles de l'atelier. C'est à eux, principalement, d'imposer une discipline de sécurité.

« ...les surveillants sont les yeux et les oreilles de l'atelier. C'est à eux, principalement, d'imposer une discipline de sécurité »

Les surveillants doivent donc avoir diverses capacités, notamment une excellente compréhension de ce qui constitue des pratiques sûres ou non. « Nous faisons suivre à nos responsables de première ligne une formation poussée sur la santé et la sécurité, puis une formation de conduite basée sur celle que nous faisons suivre à nos caristes. Elle leur enseigne à repérer exactement les problèmes, » explique Michael Collier.

Pourtant, cet enseignement serait inefficace si les mesures de discipline devaient dépendre du haut de la hiérarchie. « Les surveillants doivent être bien informés, mais doivent aussi avoir un certain pouvoir, fait remarquer David Ellison. Les surveillants doivent pouvoir sanctionner un employé immédiatement. »

Toutefois, il doit y avoir un équilibre entre la carotte et le bâton. « La santé et la sécurité ne peuvent pas être imposées aux employés, ils doivent s'engager, insiste Roger Bibbings, conseiller sur la sécurité en entreprise à la RoSPA (société royale de la prévention des accidents). Et, pour cela, il faut maîtriser des compétences humaines : écouter les employés, les motiver, les aider à prendre des décisions, etc. » Malheureusement, ces compétences sont rarement enseignées aux surveillants.

Trop souvent, les surveillants sont simplement nommés parmi le personnel des ateliers, un vendredi après-midi, on leur donne une chemise et une cravate pendant le week-end, et on

espère qu'ils joueront leur rôle de responsable le lundi. « C'est tout à fait ridicule, reprend Michael Collier. Il faut leur apprendre à gérer les employés efficacement. J'ai passé beaucoup de temps à traiter ces aspects dans les organisations où j'ai travaillé. Désormais, nous réalisons des investissements conséquents dans la formation continue des nouveaux responsables. »

Plus haut dans la hiérarchie, le personnel doit comprendre que les principes de sécurité et de professionnalisme, et non pas la précipitation et la prise de risques, fournissent la productivité dont ils ont besoin. Il est important de définir de bons KPI (indicateurs de performance clés) afin d'encourager l'adoption de ces principes et de supprimer plusieurs des pressions contradictoires qui, trop souvent, s'exercent à différents niveaux. Une mesure de vitesse, par exemple, incite à se précipiter et à oublier la sécurité, tandis qu'une mesure d'économie grâce à la réduction des accidents renforce les bonnes pratiques et met en lumière les réussites accomplies.

« Plus haut dans la hiérarchie, le personnel doit comprendre que les principes de sécurité et de professionnalisme, et non pas la précipitation et la prise de risques, fournissent la productivité dont ils ont besoin. »

Rien ne reste figé dans les environnements de travail. Les personnes, les agencements, les produits et les tâches sont tous appelés à changer. L'une des méthodes les plus efficaces pour maintenir la sécurité, dans cet environnement en évolution, est d'analyser la cause des collisions et des accidents et de supprimer les dangers. Une inspection régulière des rayonnages et des véhicules apporte sans aucune doute des informations sur les problèmes éventuels. En outre, des solutions technologiques peuvent indiquer à quel moment un chariot a fait l'objet d'une collision ou a été conduit trop vite. Cependant, selon Roger Bibbings, cette technologie ne peut être efficace que si elle est utilisée de manière préventive avec les caristes, plutôt que comme outil de punition pour mauvaise performance.

Certaines bonnes entreprises ont instauré des programmes extrêmement efficaces, où les caristes signalent tous les accidents ou presque accidents, puis participent au processus d'élimination des dangers. Si les caristes ont peur d'admettre leurs erreurs, ils feront de leur mieux pour les dissimuler. Les encouragements et une forme de récompense apporteront des résultats très différents. Ceci est compensé par une approche stricte si les caristes cachent des dommages à l'entreprise.

« Dans une entreprise, explique Michael Collier, nous avons appliqué un programme où le nom des caristes signalant des presque accidents était placé dans un chapeau, pour un tirage au sort mensuel donnant au gagnant un jour de vacances supplémentaire. Dans une autre entreprise, nous avons adopté une approche différente. Nous avons encouragé

tout le monde à être conscient des dommages causés et à essayer de les éviter. Ensuite, nous avons calculé l'économie ainsi réalisée, et nous l'avons répartie à 50/50 entre l'équipe de l'atelier et l'entreprise. C'était une situation gagnant-gagnant. Ils ont reçu une prime sympathique à des moments comme Noël. Ça a vraiment bien marché. »

Généralement, divers niveaux de hiérarchie examinent les accidents mais, là encore, les surveillants sont les mieux placés pour s'informer sur un incident et identifier sa cause. Des mesures peuvent être prises pour rendre l'environnement et les comportements plus sûrs. Dans de nombreux cas, la solution n'a pas besoin d'être très coûteuse. De petites mesures ciblant un problème spécifique, par exemple des rétroviseurs qui permettent aux caristes de voir dans les angles, peuvent apporter une grande différence.

Les environnements de travail sont tous différents mais, bien sûr, dans de nombreux cas, il est possible d'éliminer les dangers du système et de réduire la possibilité d'erreur humaine. « Dans toutes les autres entreprises où j'ai travaillé, nous avons limité la vitesse des véhicules pour éviter qu'ils ne soient conduits trop vite. De plus, nous avons placé des limiteurs de hauteur, pour que les chariots ne puissent pas se déplacer, mais seulement soulever, une fois que leur charge se trouve à environ 30 cm du sol, poursuit Michael Collier. Parallèlement, la sécurité des charges est étudiée par ordinateur. Ensuite, nous travaillons avec les fournisseurs pour que le produit arrive sous le film plastique approprié, sur les bonnes palettes et soit conforme à la taille et au poids que nous spécifions. Avec cette approche d'approvisionnement homogène, nos caristes peuvent sans risque ranger le produit au bon endroit, dès le premier essai. »

« ...dans de nombreux cas, il est possible d'éliminer les dangers du système et de réduire la possibilité d'erreur humaine. »

Dans la plupart des environnements de travail, la sécurité nécessite des améliorations continues. Mais, parfois, les processus de gestion entraînent des modifications en profondeur. La volonté réelle de changer doit venir d'en haut. « Il est difficile de travailler dans une entreprise qui n'a pas été bien gérée auparavant. Il faut en passer par le processus de gestion du changement, assure Michael Collier. Parfois on joue le rôle du gentil et parfois le rôle du méchant. Et parfois, il faut répéter les choses encore et encore jusqu'à ce que le message soit parvenu à tous et soit bien compris. Mais, en fin de compte, on en ressort gagnant. Et, si vous avez le courage de le faire, vos dirigeants dirigeront plus efficacement. »

Le jeu en vaut la chandelle. Une meilleure sécurité améliore assurément la productivité et la rentabilité, tout en diminuant les d'heures d'interruption, autre résultat appréciable. ■

Article commentaires sont les bienvenus: editor@eurekapub.eu

1. David Ellison, directeur exécutif de l'association des chariots élévateurs.



1

2



3



2. Michael Collier, expert en santé et sécurité.

3. Roger Bibbings, conseiller sur la sécurité en entreprise à la RoSPA.

4. Une meilleure sécurité améliore sans aucun doute la productivité et la rentabilité, tout en diminuant le nombre d'heures d'interruption.



4



OPTIMISER VOS COÛTS EST VOTRE PRINCIPAL OBJECTIF ?

Conseil



Gamme complète
de matériels



Expertise
Service



...CA TOMBE BIEN, C'EST NOTRE METIER !

Aprolis 
LOUEUR DE MANUTENTION

Une équipe d'experts Aprolis est dédiée à l'audit de parc pour vous conseiller sur l'optimisation de votre flotte et de vos coûts grâce à une gamme complète de matériels performants, un éventail de solutions de location sur mesure et un esp@ce-client pour vous aider à piloter vos coûts. Avec les chariots élévateurs Cat et les 500 techniciens Aprolis en France, votre investissement est entre de bonnes mains.

Pour plus d'information, contactez-nous : information@aprolis.com
0 826 106 126*(0.15 € la mn)

Ou connectez-vous sur : www.aprolis.com