

eureka

Numéro 20

Automne
2013

www.eurekapub.fr

LE MAGAZINE DÉDIÉ AUX PROFESSIONNELS DE LA MANUTENTION

Un indicateur fiable

Comment le TRS peut-il être appliqué à la gestion des entrepôts et des chariots élévateurs afin d'augmenter les niveaux de performance ?



Le cross-docking

Nous examinons de près ce processus d'entrepôt d'une simplicité trompeuse. Est-il la panacée qu'on nous promet ?



Pourquoi acheter écolo ?

Comment l'achat, l'utilisation, voire la revente de chariots élévateurs écologiques peut s'avérer rentable pour votre entreprise.



Les performances de sécurité

Nouvelle initiative pour normaliser les statistiques sur la sécurité et pour créer un outil de comparaison fiable.



Le magazine dédié aux professionnels de la manutention

Bienvenue dans le numéro d'automne 2013 d'eureka! On dit souvent que les statistiques peuvent être manipulées à souhait pour étayer n'importe quelle opinion, ce qui s'observe souvent dans les sphères politiques et financières. Cependant, dans les opérations de logistique, les statistiques fiables sont essentielles si nous voulons identifier les problèmes nécessitant des améliorations, apporter des changements aux processus opérationnels et surveiller l'évolution des performances.

Dans *La mesure de toutes choses* (page 4), nous examinons la mesure de la fabrication et de l'ingénierie, c'est-à-dire le taux de rendement synthétique (TRS), et nous montrons de quelle façon il est appliqué aux environnements de manutention et d'entreposage afin d'améliorer la performance, par exemple en réduisant les erreurs de préparation de commande.

Un peu plus loin dans le magazine, nous braquons les projecteurs sur un concept plus complexe qu'il n'y paraît : le cross-docking. Utilisé depuis les années 1930, le cross-docking est récemment devenu un outil très précieux pour diminuer les coûts et augmenter l'efficacité. Dans *Augmenter la production grâce au cross-docking* (page 8), nous examinons les conditions, les processus organisationnels et l'infrastructure informatique nécessaires pour que le cross-docking fonctionne efficacement, afin de vous aider à trouver la bonne solution pour vous.

Être écologique est souvent considéré comme une mode. Dans *Pourquoi l'éco-responsabilité a-t-elle un intérêt économique* (page 11), nous démontrons que l'écologie ne nous donne pas seulement bonne conscience, elle a un réel intérêt économique. Ici, nous parcourons les considérations complexes liées au choix d'un chariot élévateur ayant un impact réduit sur l'environnement tout en apportant des avantages financiers.

Notre dernier article, *Où vous situez-vous ?* (page 13), examine le nouveau cadre de comparaison statistique en cours d'élaboration, au Royaume-Uni, par le Groupe de travail sur la sécurité relative à la logistique de l'Association de transport de fret. En s'appuyant sur plusieurs indicateurs de performance clés faciles à quantifier, ce cadre pourrait-il normaliser les rapports sur les incidents à travers tous les secteurs de la logistique ?

Dites-nous ce que vous pensez d'eureka – envoyez-nous un message sur notre site Internet www.eurekpub.fr ou un e-mail à comment@eurekpub.eu.

Numéro 20 - Automne 2013

Responsable de la rédaction:

Monica Escutia

Conseiller de rédaction:

Gay Sutton, Ruari McCallion,

Gian Schiava, Mark Nicholson

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

©2013, MCFE. Tous droits réservés. CAT,

CATERPILLAR, 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. Tous les

documents sont soumis à des droits d'auteur stricts

et tous les droits sont réservés. Aucune partie de

cette publication ne pourra être reproduite, en tout ou

partie, sans la permission écrite préalable du détenteur

des droits d'auteur. Les opinions exprimées dans

eureka ne sont pas nécessairement celles de

Cat[®] Lift Trucks (MCFE B.V.) ou de ses

concessionnaires. Cat[®] Lift Trucks (MCFE B.V.)

n'accepte aucune responsabilité pour les opinions ou

informations exprimées dans les articles ou publicités.

OFPC1529(09/13)gu9



La nouvelle rédactrice-en-chef d'eureka, **Monica Escutia**, a un diplôme en communication 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 dix 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.



Visitez **eureka** en ligne !

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 voir traiter.

Monica Escutia

Responsable de publication



Gestion de parc
La mesure de toutes choses

Le TRS est une mesure précieuse permettant de réaliser des améliorations dans la fabrication et l'ingénierie, mais moins connu pour la gestion des parcs de chariots élévateurs et les opérations d'entrepôt. Nous découvrons à quel point il est facile d'appliquer cette mesure aux opérations de logistique, où il devient un excellent outil pour identifier les problèmes et améliorer la performance.

Productivité
Augmenter la production grâce au cross-docking

Depuis plusieurs décennies, le cross-docking s'avère être une arme puissante dans la lutte pour la survie. En examinant de près l'infrastructure organisationnelle et informatique et la chaîne logistique nécessaires pour qu'il fonctionne, il devient plus facile de vérifier s'il s'agit pour vous de la bonne chaîne logistique.

Éco-responsabilité
L'éco-responsabilité a-t-elle un intérêt économique ?

L'éco-responsabilité n'est pas seulement une aspiration qui nous donne bonne conscience. Elle a un réel intérêt économique. Nous étudions comment, en choisissant vos chariots élévateurs soigneusement, vous pouvez réduire votre impact sur l'environnement, diminuer les coûts opérationnels et obtenir de nouveaux clients, grâce à une meilleure réputation commerciale.

Hygiène et sécurité
Où vous situez-vous ?

Trouver des statistiques de comparaison fiables sur la sécurité est un cauchemar, car les rapports ne sont pas normalisés à travers les différents secteurs de la logistique, et encore moins d'un pays à l'autre. L'Association britannique de transport de fret propose un nouvel outil statistique qui devrait un jour permettre aux différents secteurs de la logistique d'établir des comparaisons fiables.

Calendrier des événements

Date, Manifestation, Lieu, Site Web	Présentation
19 - 23 novembre 2013 SOLUTRANS Lyon, France. www.solutrans.fr	En tant que salon commercial bisannuel pour les professionnels du transport de matériaux et du transport urbain, SOLUTRANS est la manifestation où se réunissent innovations et informations dans le secteur des poids lourds. Dans une atmosphère internationale amicale, cette 12e édition vous accueillera pendant 5 jours à la semaine du transport de matériaux et du transport urbain, avec des innovations, des échanges entre professionnels et commerciaux, ainsi que des conférences tenues par des experts.
26 - 27 novembre 2013 SUPPLY CHAIN EVENT 2013 CNIT - Paris la Défense, Paris, France www.supplychain-event.com	Reed Exhibitions Group (SITL) et le magazine Supply Chain se sont associés afin de créer le SUPPLY CHAIN EVENT (manifestation sur les chaînes logistiques). Représentant un nouveau concept, ce rassemblement aura lieu au CNIT de Paris - La Défense, réunissant cent exposants et plusieurs milliers de visiteurs.
28 - 29 janvier 2014 COOLCHAIN & CONTROLLED ROOM TEMPERATURE LOGISTICS Luxexpo, Luxembourg-Kirchberg, Luxembourg. www.coolchaineurope.com	Le Luxembourg accueille Cool Chain Europe 2014 , le plus grand rassemblement de la communauté de logistique concernant la température contrôlée et la chaîne du froid. Au cours des dernières années, Cool Chain Logistics Europe a réuni la communauté et les autorités réglementaires afin de discuter sur les révisions et les mises à jour des directives européennes. Ce sont ces discussions et interactions qui ont permis de façonner l'avenir de la logistique du froid.
25 - 27 février 2014 LogiMAT New Stuttgart Trade Fair Centre, Allemagne. www.logimat-messe.de	LogiMAT , salon international de la distribution, de la manutention et du flux d'information, définit de nouvelles normes, en tant que plus grande exposition annuelle en Europe sur l'intralogistique. Du 25 au 27 février 2014, les exposants internationaux et les décisionnaires de l'industrie, du commerce et du secteur des services se réuniront au nouveau centre d'exposition de l'aéroport de Stuttgart afin de trouver de nouveaux partenaires commerciaux. L'accent sera mis sur les produits, solutions et systèmes innovants pour la logistique de l'approvisionnement, de l'entreposage, de la production et de la distribution.

"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 "eureka!", qui signifie "j'ai trouvé".



Le TRS est une technique qui a fait ses preuves dans la fabrication et l'ingénierie, mais est-il adapté à la gestion des parcs de chariots élévateurs et aux opérations d'entrepôt ?

Ruari McCallion sort ses fiches.



La mesure de toutes choses



1. Le TRS a permis de transformer la performance là où il a été déployé. Peut-il jouer un rôle dans l'utilisation d'un parc de chariots élévateurs ?
2. La collecte de données est essentielle et, de nombreux parcs de chariots élévateurs étant désormais équipés d'instruments de surveillance de la performance et de logiciels associés, elle est maintenant facile.



Allez sur :
www.suiko.co.uk

Le monde des améliorations commerciales contient tant d'acronymes et de sigles (kaizen, SMED, SPS, etc.) qu'il est tentant d'en faire des petites pâtes pour potage et de passer à autre chose. Cependant, ces lettres signifient quelque chose et la plupart de ces concepts ont prouvé leur efficacité. Bien que le SMED (Système de modification rapide des réglages des machines) et le SPC (maîtrise statistique des processus) soient assez connus, compris et utilisés, ce n'est pas nécessairement le cas du TRS. TRS, qui signifie taux de rendement synthétique (en anglais OEE : overall equipment effectiveness), est un instrument de mesure et d'amélioration. Avec le TPM (maintenance productive totale), il a permis de transformer la performance, l'efficacité et la productivité aux endroits où il a été déployé, généralement dans le contexte de l'ingénierie et de la fabrication. Peut-il jouer un rôle dans la gestion d'entrepôt, la manutention et l'utilisation efficace d'un parc de chariots élévateurs ?

« TRS est un instrument de mesure et d'amélioration. »

Pour répondre à cette question, commençons par comprendre ce qu'est le TRS. Il sépare la performance d'une unité de fabrication en trois composants : disponibilité, performance et qualité (DPO). Chaque composant identifiera un aspect qui peut être amélioré. Le TRS peut être appliqué à une station de travail (ou à un véhicule dans le cas des chariots élévateurs) ou étendu à un entrepôt, une division ou une usine. Il permet d'analyser spécifiquement, par exemple, une référence, un service, une tâche ou plusieurs autres paramètres. Il mesure la performance en fonction des heures programmées. La performance est comparée aux attentes et aux spécifications. La stratégie d'amélioration consistera donc à réduire les écarts (il y aura toujours des écarts) entre la

réalité et les attentes. Il est peu probable qu'un processus de fabrication obtienne un TRS de 100 % ; les fabricants qui adoptent cette mesure ont tendance à se fixer des objectifs ambitieux, par exemple un TRS de 85 %.

« La performance est une mesure générale, par exemple pour la vitesse de la chaîne. Atteignez-vous la vitesse pour laquelle elle a été conçue ? demande Pete Austin, directeur de Suiko Ltd, cabinet de conseil présent au Royaume-Uni, au Moyen-Orient et en Australie. La disponibilité correspond au temps de bon fonctionnement, cela concerne les pannes et autres interruptions. La qualité concerne les défauts. Le TRS concerne souvent davantage l'utilisateur de l'équipement que l'équipement lui-même. » La collecte de données est essentielle et, de nombreux parcs de chariots élévateurs étant désormais équipés d'instruments de surveillance de la performance et de logiciels associés, elle est maintenant facile. Question suivante : quelles données collecter ?

« La performance est une mesure générale, par exemple pour la vitesse de la chaîne. Atteignez-vous la vitesse pour laquelle elle a été conçue ? »
Pete Austin, Suiko Ltd.

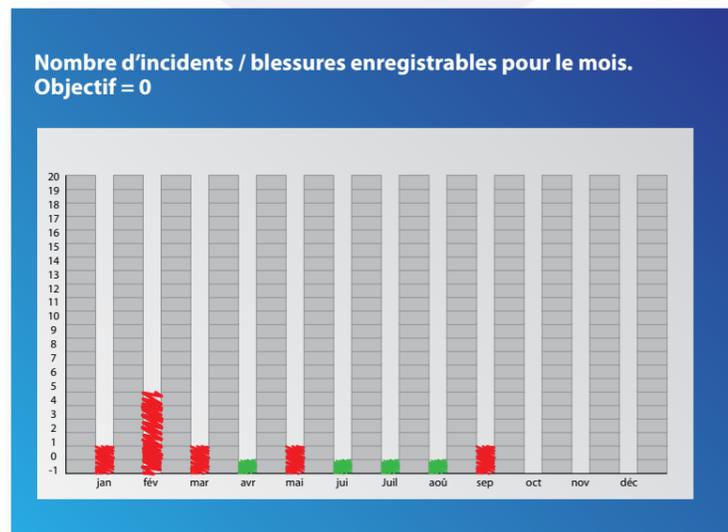
eureka a déjà exposé (numéro 16) les mesures prises par Cat Logistics* Services pour surveiller et gérer son parc. Après avoir réparti le parc selon les sites client et par familles de chariots, Impact Handling, distributeur exclusif de Cat lift trucks au Royaume-Uni a introduit un système de compte-rendu par site et par type de matériels. Les données sont collectées au moyen d'une technologie sans fil et transmises au serveur central, puis regroupées sur des tableurs Excel, qui facilitent l'identification des 10 chariots posant le plus de problèmes et les 10 difficultés principales. →





← Centre de communications typique. Les tableaux de bord servent à mesurer la performance. Les problèmes sont identifiés et des solutions proposées.

- A Mesures à court terme
- B Mesures à long terme
- C Résultats des mesures quotidiennes et pratiques (plus de 30 jours) avec tendance.



→ Ainsi, Impact et son client obtiennent une idée claire des performances du parc et peuvent mettre au point des stratégies efficaces afin d'améliorer la disponibilité et les coûts de maintenance. Lors d'un projet entrepris pour une multinationale agroalimentaire, Suiko a créé une matrice d'information et d'objectifs, qui lui a permis d'améliorer la surveillance de ses opérations d'entrepôt et, par conséquent, sa performance.

« Les données sont collectées au moyen d'une technologie sans fil et transmises au serveur central, puis regroupées sur des tableurs Excel, qui facilitent l'identification des 10 chariots posant le plus de problèmes et les 10 difficultés principales. »

« Les chiffres fonctionnent exactement de la même façon pour la logistique que pour la fabrication, explique Mal Reade, consultant auprès de Suiko, qui a dirigé le projet d'amélioration. Nous avons installé des cartes électroniques et les avons mesurées. Nous avons demandé aux caristes de mesurer leur propre performance ; la somme des performances des caristes est devenue la performance du service. » La méthodologie a été présentée de la manière habituelle, avec un atelier initial, ainsi qu'une description des objectifs et du rôle des caristes.

Les tâches consistaient à relever les erreurs, qui pouvaient sembler bénignes aux caristes ou aux personnes extérieures à l'entreprise, et qui se soldaient par de simples réprimandes auprès des caristes,



mais les gestionnaires d'entrepôt et les administrateurs savent très bien que les conséquences sont le gaspillage, la perte de temps et les coûts.

« La détection des erreurs génère une énorme quantité d'efforts gaspillés, poursuit Mal Reade. Elles entraînent beaucoup de travail administratif. Le client peut rejeter la livraison et envoyer une réclamation. Il faut alors s'en occuper. Il faut produire un avoir. La livraison doit être reprogrammée. Certains clients difficiles peuvent exiger une solution immédiate. » La livraison en flux tendu étant maintenant largement répandue, une « solution immédiate » peut être exigée dans la majorité des cas, et pas seulement par quelques clients difficiles.

« La détection des erreurs génère une énorme quantité d'efforts gaspillés. »

« Environ la moitié des problèmes de livraison sont dus au fabricant qui, par exemple, n'a pas assez de stock. Mais l'autre moitié est due à la logistique, externe ou interne, par exemple en se trompant de marchandises, indique-t-il. L'amélioration des opérations en amont apporte beaucoup d'avantages. » Ces avantages peuvent ne pas être évidents pour ceux qui font ce travail, mais il faut leur en expliquer la valeur et l'importance. Il faut aussi leur expliquer qu'ils peuvent avoir un impact énorme et très précieux, en signalant un problème. Le plan à long terme a consisté à étendre ces améliorations à toutes les usines situées au Royaume-Uni, en Afrique du Sud, en Allemagne et ailleurs. L'engagement total des caristes est essentiel.

« La plupart des centres ont des scanners de code-barres, ce qui permet de collecter facilement les données. Les informations pourront être téléchargées à partir d'un boîtier intégré au chariot élévateur », indique Mal Reade. En comparant les données liées à la collecte des marchandises et les erreurs, on peut améliorer les lieux et les politiques de stockage, par exemple la quantité à stocker, où et comment. Le seul fait de mesurer et de publier les résultats peut améliorer la performance, même avant que des changements officiels et des pratiques améliorées soient mis en place.

« En comparant les données liées à la collecte des marchandises et les erreurs, on peut améliorer les lieux et les politiques de stockage, par exemple la quantité à stocker, où et comment. »

« Si vous avez deux entrepôts, celui

qui dispose d'une équipe très motivée et engagée obtiendra de meilleurs résultats, » affirme Mal Reade. La mesure essentielle est celle des cycles de collecte effectués, recueillie à la fin des services et au moment des changements. Elle peut inclure la mesure de la cause, et les problèmes tels que les palettes non stockables ; une activation défectueuse et des erreurs de système d'exploitation ; des erreurs d'expédition ; des dommages, etc. En fait, tout ce qui a empêché les caristes de faire leur travail efficacement.

Cat Logistics* a identifié la disponibilité des véhicules comme étant un facteur crucial et a introduit un système appelé FTC (contrôle des chariots élévateurs) afin de surveiller et de contrôler les dommages. Chaque cariste a sa propre base, qui identifie constamment le conducteur du chariot élévateur. Le FTC a permis de réduire le nombre d'incidents, d'identifier les besoins en formation et de modifier le comportement des caristes. La disponibilité des parcs est maintenant supérieure à 97 %. Les maintenances planifiées – et le respect du calendrier – permettent de réduire le nombre de pannes. Elles permettent aussi d'identifier les problèmes récurrents et de les traiter à la racine. Cependant, le TRS, comme toutes les bonnes idées, n'est pas une panacée ; c'est seulement l'un des outils dont un responsable d'entrepôt doit pouvoir disposer.

« le TRS, comme toutes les bonnes idées, n'est pas une panacée ; c'est seulement l'un des outils dont un responsable d'entrepôt doit pouvoir disposer. »

« Nous mesurons les performances des caristes de plusieurs façons. Le TRS est l'un des leviers que nous pouvons choisir d'actionner, explique Mal Reade. Nous pouvons également discuter des dommages, de la génération d'idées, de l'absentéisme, de l'hygiène et de la sécurité, ainsi que des mesures relatives aux personnes. Par exemple, ce client suit une approche de sécurité, qui mesure le comportement et non pas les actions. » Une meilleure performance ne résulte pas d'un remède miracle unique. Elle est la conséquence d'une approche planifiée stratégique visant à optimiser l'utilisation du personnel, des aménagements et même de l'agencement de l'entrepôt. Toutefois, le TRS contribue certainement à améliorer les mesures et la gestion. ■

Article commentaires sont les bienvenus: ruari@eurekapub.eu



3. Illustration d'un centre de communications typique, mis en œuvre dans le cadre du TRS. Ci-dessous se trouve un graphique cible typique.

4. Chez Cat Logistics*, les données des fiches de tâche sont collectées au moyen d'une technologie sans fil et transmises au serveur central. Les données sont présentées sur des tableurs Excel, donnant ainsi à Impact et à son client une idée claire de la performance du parc.

5. 50 % des problèmes de livraison sont dus à des erreurs de préparation de commande commises par la fonction logistique. L'amélioration de la préparation de commande apporte une différence considérable, d'une grande valeur pour une entreprise.

*Cat Logistics, qui a été vendu en 2012, s'appelle maintenant Neovia Logistics www.nevia-logistics.com.



Augmenter la performance dans l'entrepôt :



le cross docking est-il la panacée absolue ?

L'évolution du comportement d'achat des consommateurs et les difficultés économiques actuelles poussent les responsables logistiques à modifier leur chaîne d'approvisionnement. Le cross docking semble comporter de nombreuses promesses positives, mais représente-t-il une solution pour tous ? **Gian Schiava** pèse le pour et le contre.

La récente explosion du commerce sur Internet a changé pour toujours la façon dont nous faisons nos achats. Elle a aussi augmenté les attentes concernant les délais de livraison, le choix et le service client. Nous avons vu dans eureka19 la façon dont les nouveaux modèles commerciaux évoluent et prospèrent. Les dépenses totales diminuant, il n'est pas difficile d'imaginer que la bataille pour les parts de marché est plus âpre que jamais. C'est pourquoi les responsables logistiques doivent faire passer les activités

de stockage et de distribution du statut d'activité de soutien au statut de contribution au bénéfice. Le cross docking, qui existe depuis les années 1930, s'est avéré être une arme puissante dans la lutte pour la survie au cours des décennies passées. Voyons son fonctionnement.

Qu'est-ce que le cross docking ?

Il en existe plusieurs définitions, qui le décrivent plus ou moins précisément. Mais il sera plus

clair d'expliquer le concept en examinant les fonctionnalités de base d'un entrepôt. Ainsi, on note 4 activités principales : réception des marchandises, stockage, préparation des commandes et expédition. Le cross docking élimine la plupart des fonctionnalités onéreuses de stockage et de préparation des commandes, optimisant ainsi l'acheminement des produits vers les magasins et les clients. Les camions de livraison sont déchargés aux quais d'entrée. Les marchandises sont alors triées, puis placées dans les allées afin d'être à nouveau chargées dans les camions d'expédition – entrée et sortie en un clin d'œil.

« Le cross docking élimine la plupart des fonctionnalités onéreuses de stockage et de préparation des commandes, optimisant ainsi l'acheminement des produits vers les magasins et les clients. »

L'image 1 illustre le processus assez simple. Les fournisseurs A, B et C livrent leurs produits, qui sont ensuite chargés dans un certain ordre sur des camions qui partiront vers les magasins. Cette solution peut paraître vraiment simple mais, en réalité, elle concerne une certaine catégorie de marchandises, nécessite un contrôle précis des informations et des données et une réflexion sur la chaîne logistique, car elle ne peut fonctionner correctement que s'il existe une bonne coopération entre les fournisseurs et les partenaires de distribution. Plus loin, nous parlerons des catégories de marchandises et examinerons de plus près les deux autres critères.

Avec le cross docking, de nombreuses livraisons ont lieu la même journée. Les fournisseurs doivent donc être informés de manière précise et rapide des livraisons à faire ce jour-là. Au quai, ils ont besoin de savoir quelle cargaison va arriver à quelle porte, et où les marchandises doivent être transportées. Les outils électroniques comme l'EDI (échange de données informatisé) semblent par conséquent essentiels par rapport à d'autres instruments optionnels. Cependant, le processus ne s'arrête pas à l'information de la chaîne logistique. Les cross dockers doivent planifier les livraisons précisément, afin d'éviter les encombrements. De plus, la qualité de chaque livraison doit être prédéfinie, car il n'y a aucune vérification de qualité possible à la réception.

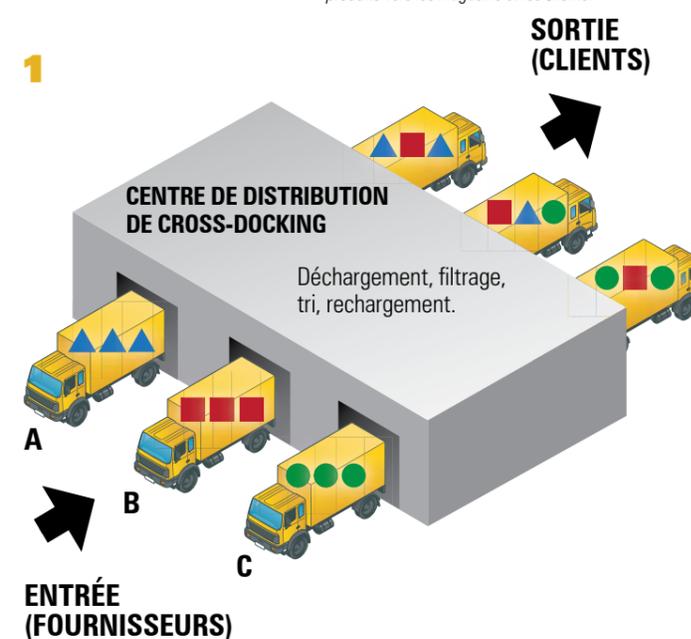
« Avec le cross docking, de nombreuses livraisons ont lieu la même journée. Les fournisseurs doivent donc être informés de manière précise et rapide des livraisons à faire ce jour-là. »

Nous observons donc que le cross docking nécessite une parfaite organisation, qui s'étend à l'agencement même du cross docking. Les quais de cross docking sont généralement en forme de L, mais nous avons aussi vu des formes en T et en H. Il y environ dix ans, Bartholdi et Gue, chercheurs et scientifiques basés aux États-Unis, ont défini un modèle qui permet de calculer le meilleur agencement possible pour les quais de cross docking. Les paramètres tels que le nombre de portes, les distances, les espace tampons et la rotation des marchandises influent tous sur la forme finale. →

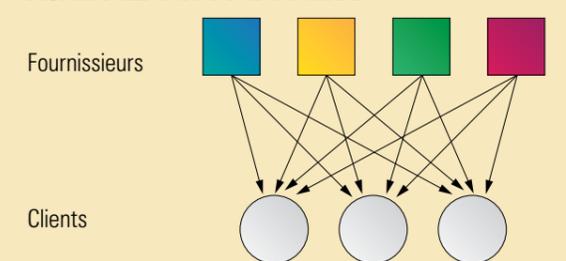


1. Les fournisseurs A, B et C livrent leurs produits, qui sont ensuite chargés dans un certain ordre sur des camions qui partiront vers les magasins.

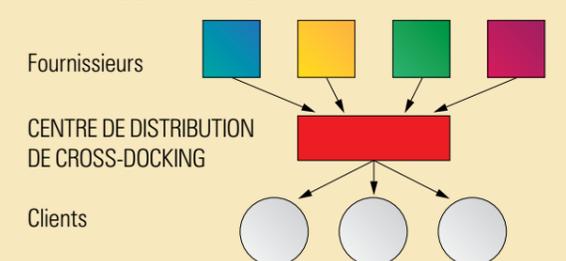
2. Le cross docking élimine la plupart des fonctionnalités onéreuses de stockage et de préparation des commandes, optimisant ainsi l'acheminement des produits vers les magasins et les clients.



AVANT LE CROSS-DOCKING



APRÈS LE CROSS-DOCKING



→ Avantages du cross docking

Nous venons de constater que l'activité logistique appelée cross docking, apparemment simplifiée, nécessite une parfaite organisation et une précision militaire, examinons-en maintenant les principaux avantages.

Le premier est une activité d'entrepôt réduite. Plus précisément, le cross docking élimine presque la nécessité de stocker et de préparer les commandes. L'espace requis est donc moindre et il y a moins de risques pour la conservation de stock.

Un entrepôt plus petit signifie moins de personnel et donc moins de frais de personnel. Cependant les économies ne sont pas les seuls avantages. L'activité de cross docking améliore considérablement les délais de livraison et le service client. Dernier avantage, mais pas des moindres, les flux d'information améliorés et les dispositifs modernes de traçabilité donnent au responsable logistique un meilleur aperçu de l'emplacement et du statut des marchandises tout au long de la chaîne logistique.

« Un entrepôt plus petit signifie moins de personnel et donc moins de frais de personnel. Cependant les économies ne sont pas les seuls avantages. L'activité de cross docking améliore considérablement les délais de livraison et le service client. »

Le cross docking semble idéal pour les marchandises à rotation rapide, les marchandises qui ne nécessitent pas de nouvelle manipulation comme un nouvel emballage ou un assemblage, ainsi que les marchandises périssables. Dans les secteurs comme l'alimentation, les fournitures médicales, la vente au détail en général et la mode en particulier, cette méthode s'avère une solution idéale.

Inconvénients

Si le cross docking nécessite un haut niveau d'organisation et l'utilisation de technologies informatiques modernes, leur coût peut toutefois effacer les économies réalisées sur la réduction d'espace d'entrepôt et les activités de préparation de commande. Autre inconvénient, les partenaires de la chaîne logistique peuvent ne pas être prêts à traiter le processus de livraison nécessaire.

En outre, le cross docking est difficile à mettre en œuvre si la rotation des marchandises est lente. Dans ces cas-là, un rythme et un agencement d'entrepôt « ordinaires » suffisent. Enfin, nous avons évoqué le cas où vous avez besoin d'ajouter des activités de manutention au produit, ce qui retire tout intérêt au cross docking.

Exigences concernant l'équipement

Il est raisonnable de dire que le cross docking nécessite principalement un équipement rapide. Au moment où les camions arrivent, les marchandises doivent traverser l'entrepôt le

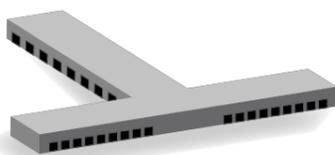
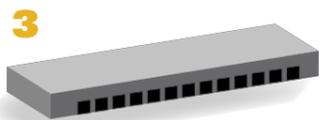
plus vite possible. Les chariots élévateurs, les transpalettes électriques et les tapis roulants doivent les livrer au quai de départ adéquat dans un délai aussi court que possible. Les chariots électriques avec un mode de performance préconfiguré, comme ceux de la gamme Cat® EP16-20(C)PN(T), s'adaptent facilement aux exigences du cross docking et sont assez polyvalents pour fonctionner efficacement dans des espaces confinés. Si les distances sont courtes, les transpalettes électriques sont tout-à-fait appropriés.

La panacée absolue

Alors, le cross docking est-il le remède absolu à tous les problèmes et difficultés des entrepôts ? Nous avons identifié les avantages et les inconvénients de cette activité en entrepôt, mais la réalité montre que de nombreux facteurs doivent être pris en compte pour décider en connaissance de cause si le cross docking est la bonne solution. Finalement, chaque organisation a ses propres objectifs et priorités en termes de coût, de part de marché souhaitée, d'assortiment de produits et d'organisation de la chaîne logistique. Il est conseillé de parler à d'autres professionnels, afin de savoir comment ils ont pris leur décision. Communiquez votre point de vue et vos besoins à des experts en manutention, comme votre concessionnaire Cat Lift Trucks. Demandez-lui d'évaluer votre situation et de vous donner des conseils. Il n'est pas nécessaire de tout faire du jour au lendemain, prenez le temps de bien étudier les différentes options. ■

Article commentaires sont les bienvenus:
editor@eurekapub.eu

3. En 2004, Bartholdi & Gue ont démontré que le rectangle est idéal pour les installations avec 150 portes ou moins. Pour les installations ayant 150-200 portes, une forme en T est plus rentable. Enfin, pour les installations ayant 200 portes ou plus, la forme la plus économique est le X.



Voir l'article de Wikipedia sur le cross-docking.

Un peu d'histoire

Bien que le cross docking ait acquis de l'importance au cours des quinze dernières années, cette pratique est loin d'être récente. Dès les années 1930, elle était utilisée par l'industrie du transport aux États-Unis, puis par l'armée américaine. Wall Mart a probablement été l'un des premiers distributeurs à l'appliquer avec succès à sa chaîne logistique. Le distributeur néerlandais Ahold a mis au point une stratégie appelée « aujourd'hui pour demain » dans les années 1990, afin de livrer ses points de vente le plus rapidement possible. Le but de l'entreprise étant de proposer une gamme de produits aussi large que possible, l'espace de stockage dans les magasins devait être aussi réduit que possible. Le cross docking a été intégré à la solution. Ahold en a conçu plusieurs variations, en utilisant un réseau d'entrepôts nationaux et régionaux. Aujourd'hui, Ahold est devenu le leader du marché aux Pays-Bas et s'agrandit aux États-Unis.

Pourquoi l'éco-responsabilité a-t-elle un intérêt économique ?

Être écologique est très à la mode, les clients le réclament de plus en plus à leurs fournisseurs. De plus, les choix respectueux de l'environnement sont d'un grand intérêt économique.

Dans ce résumé, **Mark Nicholson** évoque les principaux aspects qui participent à la sélection d'un chariot élévateur « éco-responsable ».

Il est important de préciser que cet article cherche à faire gagner de l'argent, et non à le dépenser. Il traite de la façon de réduire notre consommation d'énergie, de notre utilisation des matériels et de nos frais, tout en maintenant notre productivité et en gérant notre activité plus efficacement. Même si vous ne pensez pas être écologiste, ce qui suit est édifiant.

Tout d'abord, donnons une rapide définition de ce qu'est le respect de l'environnement, ou « éco-responsabilité » comme on l'appelle parfois. L'éco-responsabilité consiste à utiliser les ressources de la planète de manière à ce qu'elles ne s'épuisent pas et à éviter d'endommager l'environnement au point de détruire la qualité – voire la possibilité – de vie à l'avenir.

« L'éco-responsabilité consiste à utiliser les ressources de la planète de manière à ce qu'elles ne s'épuisent pas et à éviter d'endommager l'environnement au point de détruire la qualité – voire la possibilité – de vie à l'avenir. »

Réduire la consommation et la pollution

La conservation des matières premières de la Terre – y compris les hydrocarbures – et la prévention de la pollution et autres effets destructeurs sont des sujets étroitement liés qui reviennent souvent dans les discussions sur les opérations et les équipements de manutention.

L'un de nos objectifs les plus évidents vise à réduire notre consommation de carburants fossiles. En brûlant ces matières, non seulement nous épuisons une ressource limitée, mais nous créons une pollution sous la forme de dioxyde de carbone et autres substances plus directement toxiques. Tout le monde sait maintenant que l'accumulation de dioxyde de carbone et autres gaz à effet de serre dans l'atmosphère a un effet néfaste sur le climat.

Notre industrie consomme du carburant, mais aussi des matériaux pour la fabrication

et l'utilisation des chariots et aménagements associés. Un grand nombre de ces matériaux devant être éliminés à un moment ou à un autre, ils deviennent des polluants potentiels.

Dans ce numéro d'eureka, nous nous concentrons sur le choix des chariots élévateurs de façon à limiter notre impact sur l'environnement. Bien sûr, des arguments économiques tout aussi fondés peuvent être employés pour faire un choix écologique sur la conception, les équipements et l'utilisation des locaux où ils évoluent.

Choisir la bonne source d'énergie

L'une des premières décisions à prendre en choisissant un chariot élévateur porte sur la source d'énergie à utiliser. Généralement, le choix se fait entre le diesel, le GPL et l'électricité. Le respect de l'environnement ne peut pas être le seul critère, car il est inutile d'acheter un chariot écologique s'il ne peut pas faire face aux tâches qui ont motivé son acquisition. L'option la plus écologique variera selon les applications et, dans certains cas, ce peut être un gros chariot élévateur fonctionnant au diesel.

Beaucoup supposent qu'un chariot électrique sera toujours plus écologique qu'un chariot à moteur thermique. Ce n'est pas toujours le cas. Toutefois, si une entreprise parvient à obtenir son électricité de sources propres et renouvelables, telles que le vent ou le soleil, les chariots électriques deviennent l'option la plus écologique.

« Beaucoup supposent qu'un chariot électrique sera toujours plus écologique qu'un chariot à moteur thermique. Ce n'est pas toujours le cas. »

Dans tous les cas, les chariots électriques offrent plusieurs avantages environnementaux. L'un d'eux est qu'ils nécessitent moins d'entretien et moins de remplacement de pièces usagées que les chariots à moteur thermique. Un autre est que, leur performance étant très facile à programmer, leurs →



1. L'un de nos objectifs les plus évidents vise à réduire notre consommation de carburants fossiles. En brûlant ces matières, non seulement nous épuisons une ressource limitée, mais nous créons une pollution sous la forme de dioxyde de carbone et autres substances plus directement toxiques.

2. Les nouveaux chariots électriques Cat® 48V, d'une capacité allant de 1,3 à 2,0 tonnes, peuvent facilement être paramétrés afin d'économiser l'énergie. Ils bénéficient d'autres avantages écologiques, tels que les freins sans entretien à bain d'huile, un puissant freinage par régénération (récupération d'énergie) et des intervalles de maintenance très espacés.

→ paramètres peuvent être définis de façon à privilégier les économies d'énergie et à « forcer » les caristes à conduire de manière économique et sans risque. Pour les tâches en intérieur, où les émissions des moteurs thermiques ne peuvent être admises, les batteries électriques - ou peut-être des piles à combustibles à l'avenir - sont la seule option possible.

Cibler l'efficacité énergétique

Après avoir choisi votre source d'énergie, vous allez devoir examiner les informations écologiques sur chaque modèle, afin de choisir les chariots les moins polluants pour vos besoins opérationnels. Les aspects principaux sont l'efficacité énergétique, les émissions, la possibilité de recyclage et d'autres mesures de contrôle de la pollution et des déchets.

Les progrès technologiques réalisés sur les moteurs thermiques, tels que la toute dernière génération d'épurateurs catalytiques trois voies pour les chariots au GPL, permettent de réduire toujours plus la consommation de carburant, ainsi que les émissions. Parallèlement, l'efficacité énergétique des chariots électriques augmente elle aussi, la technologie électronique ne cessant de se perfectionner.

Vous devez aussi garder à l'esprit que les chariots électriques les plus avancés sont les plus polyvalents en termes de programmation. Vous pouvez ainsi définir les paramètres de performance afin de créer l'équilibre entre les économies et la productivité que vous souhaitez obtenir. De plus, au cours des années à venir, vous pourrez reconfigurer vos chariots afin de répondre à l'évolution de vos besoins, au lieu de devoir vous en débarrasser pour en acheter de nouveaux.

Tenir compte de tous les coûts

L'énergie n'est pas le seul coût à associer aux chariots élévateurs. Il y a aussi la maintenance et les réparations. Il vaut mieux, aussi bien sur le plan économique qu'écologique, payer un peu plus pour des chariots dont les composants sont durables, plutôt que des modèles bon marché qui nécessiteront des remplacements réguliers, plus d'interventions de techniciens et des périodes de réparation, et donc d'indisponibilité, plus longues.

Vous pouvez envisager d'utiliser des technologies à faible usure, comme les freins à bain d'huile, qui ne nécessitent presque aucune maintenance. Il est également intéressant de choisir des fonctionnalités qui réduiront le coût d'une usure excessive ou de dommages accidentels. Par exemple, dans certaines applications, un indicateur de charge et un indicateur de hauteur de levage permettront aux caristes d'éviter de dépasser par erreur la capacité résiduelle du chariot.

Les différents chariots ont besoin de quantités variables de liquide de refroidissement, d'huile hydraulique et autres liquides. Cela peut représenter une économie de coût importante, tout en réduisant la quantité de déchets toxiques qu'il faudra éliminer tôt ou tard.

Penser à l'avenir

Vous pouvez également tenir compte de la possibilité de recyclage des composants de chariot. La différence économique peut être négligeable pour vous mais, en achetant

des chariots hautement recyclables, vous augmenterez votre crédibilité éco-responsable.

Des fabricants tels que Cat® Lift Trucks construisent des chariots élévateurs en pensant au recyclage et au reconditionnement. Leur conception permet de remplacer facilement des pièces usées ou obsolètes et beaucoup de ces pièces peuvent être reconditionnées plutôt que mises au rebut. D'un point de vue écologique, il vaut mieux permettre à des machines de continuer à fonctionner que de les jeter. Le remplacement ou la reconfiguration des pièces de vos chariots, au fur à mesure de l'évolution de vos besoins, ou la cession de vos chariots à un nouveau propriétaire comportent des avantages aussi bien pour les utilisateurs que pour la planète.

Si vous choisissez des chariots durables et polyvalents, vous serez forcément récompensés par un fonctionnement fiable, jour après jour et pendant longtemps, tout en bénéficiant d'un bon prix de revente lorsque vous les remettrez sur le marché.

Être fier d'être vert

Comme nous l'avons vu, il est possible de faire des choix éco-responsables tout en réalisant immédiatement des économies ou des investissements rentables à long terme. Cependant, il existe d'autres aspects écologiques qui n'affectent pas le coût des chariots, mais vous permettent de contribuer davantage à la protection de l'environnement.

Ainsi, après avoir adopté des choix éco-responsables dans le cadre de votre politique de responsabilité sociétale de l'entreprise, veillez à communiquer sur cette bonne nouvelle. Et si vous vous sentez généreux après avoir réalisé des économies grâce aux moyens décrits ci-dessus, pourquoi ne pas faire un don à une œuvre caritative locale de protection de la nature ? Cette organisation parlera sans doute de votre contribution sur son site ou autre, confirmant ainsi que vous faites attention à l'environnement, ce qui plaît aux clients d'aujourd'hui. ■

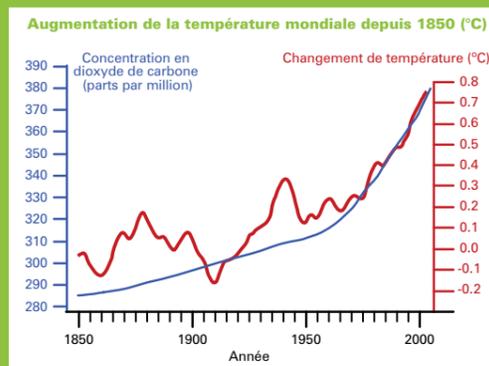
Article commentaires sont les bienvenus: editor@eurekapub.eu



3. Les chariots Cat® Lift Trucks GP15N à 35N (fonctionnant au gaz) sont équipés de série d'un épurateur catalytique 3 voies. Il permet la réduction des substances dangereuses des composants toxiques des gaz d'échappement. Les composants dus à une mauvaise combustion, tels que les monoxydes de carbone (CO) et les hydrocarbures (HC), sont oxydés et transformés en dioxyde de carbone (CO₂) et en eau (CO₂).

Vous avez envie d'être généreux ? Si vous avez fait des économies en faisant des choix éco-responsables, pourquoi ne pas faire un don à une organisation de protection de la nature, pour montrer votre intérêt pour l'environnement ?

Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO): www.lpo.fr



Le changement climatique est-il réel ?

On trouve quelques scientifiques qui ne croient pas au changement climatique, mais on trouve aussi des scientifiques qui pensent que la Terre est plate ! Dans la communauté scientifique mondiale, la vaste majorité des experts, notamment les spécialistes du climat, confirment que le changement climatique est une réalité inquiétante, due à l'activité humaine. Réduire notre empreinte carbone en utilisant moins de carburant fossile est une mesure environnementale majeure, qui nous permet aussi de réduire nos factures de carburant.



Où vous situez-vous ?

Les statistiques sur les incidents et accidents graves servent de bases essentielles pour améliorer la sécurité au travail. Elles nous aident à comprendre l'ampleur des problèmes et à identifier les sujets nécessitant une action urgente.

Mark Nicholson a constaté qu'il est difficile de trouver des statistiques sur le secteur de la logistique. Il a interrogé l'Association de Transport de Fret sur son nouveau système de comparaison concernant la sécurité.

Bien que les lois sur la santé et la sécurité varient d'un pays de l'UE à un autre, elles partagent certains éléments, tels celui de la Directive cadre sur la santé et la sécurité sur le lieu de travail (1989). Les règles nationales comportent beaucoup de similarités. Un des principes reconnus de tous est la nécessité de signaler les incidents au travail, ce qui signifie – en théorie – que tous les gouvernements disposent d'un bon point de départ pour analyser et comparer les performances de sécurité.

L'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail (EU-OSHA) recueille des statistiques auprès des agences de chaque pays. Elles sont regroupées, analysées et communiquées à Eurostat, l'office statistique de la Commission européenne. Chaque pays ayant son propre système et ses propres critères de collecte des données, les informations ne peuvent pas toujours être comparées directement. Cependant, il existe suffisamment d'accords pour permettre de tirer quelques conclusions très utiles.

Par exemple, si l'on veut savoir combien d'accidents se produisent chaque année dans l'industrie du fret routier, on devrait pouvoir trouver un rapport Eurostat contenant les chiffres pertinents..

En pratique, il n'est pas possible de répondre

à cette question, même au sein d'un seul pays. Quand un incident lié à un véhicule de fret survient, certaines industries le signalent sous un nom et d'autres industries sous un autre nom. Ensuite, les organisations gouvernementales qui gèrent ces statistiques réunissent les statistiques de plusieurs industries dans des catégories beaucoup plus larges, telles que « logistique du fret routier ».

En outre, certains pays, comme le Royaume-Uni, signalent les incidents routiers différemment des incidents qui concernent les mêmes véhicules, mais se produisant sur un lieu de travail.

Résultat, il n'existe pas de moyen facile de connaître le degré de sécurité de la logistique, ou de comparer les performances de sécurité de votre entreprise à celles d'une entreprise « moyenne », en examinant les rapports d'Eurostat ou des différentes agences nationales. →

« Résultat, il n'existe pas de moyen facile de connaître le degré de sécurité de la logistique, ou de comparer les performances de sécurité de votre entreprise à celles d'une entreprise « moyenne », en examinant les rapports d'Eurostat ou des différentes agences nationales. »

Vous en saurez davantage sur www.osha.europa.eu.



Données de performance de sécurité demandées



Nombre d'incidents hors réseau routier :

Décès	*RIDDDOR	Temps perdu
-------	----------	-------------

Nombre d'incidents sur réseau routier :

Décès	Blessés	Matériel seulement
-------	---------	--------------------

Données de performance de sécurité demandées



Nom de l'organisation	
Nom du contact	
E-mail	
Activité principale	
Nombre d'employés en logistique	
Nombre de véhicules de fret	
Nombre de miles/km	

1

→ Un nouveau système de comparaison

Pour surmonter ce problème, le Groupe de travail sur la sécurité relative à la logistique de l'Association de Transport de Fret (FTA) britannique a mis au point un nouveau système de comparaison.

La FTA est une organisation d'adhérents qui représente des opérateurs de véhicules de transport de fret et des expéditeurs de fret routier. Son Groupe de travail sur la sécurité relative à la logistique a été créé en 2010 afin de réduire les niveaux de décès, blessures et maladies liés au travail dans le secteur de la logistique.

Des connaissances et expériences très diverses sont communiquées au groupe par 36 organisations adhérentes, qui représentent non seulement les entreprises de logistique tierces traditionnelles, mais aussi les prestataires de transport de colis, les coursiers et les services express, dans des secteurs tels que le commerce de détail, l'alimentation et les boissons, les réseaux d'utilité publique et le traitement des déchets. Il est important de souligner que ce groupe rassemble des spécialistes du transport aussi bien que des spécialistes de la sécurité, dont la participation commune est vitale pour parvenir à progresser.

À long terme, le groupe identifiera les problèmes principaux et permettra d'améliorer la sécurité en déterminant, partageant et promouvant les bonnes pratiques de l'industrie. Cependant, avant qu'il n'y parvienne efficacement, il a besoin de données, comme l'explique Sally Thornley, directrice de la conformité à la FTA :

« Notre première étape consiste à identifier et à mesurer les problèmes. Nous ne pouvons pas espérer améliorer une situation avant de l'avoir comprise. Les statistiques sur la sécurité relative à la logistique sont très difficiles à extraire des chiffres du RIDDDOR*. En fait, les incidents routiers ne sont même pas inclus dans ces ensembles de données. La seule façon d'avancer, c'est de rassembler nos propres données. »

Le groupe a décidé de se concentrer sur un petit nombre d'indicateurs-clés de performance quantifiables. Nous devons pour cela obtenir des informations que les adhérents de la FTA trouveraient utiles, mais sans trop leur prendre de temps. En outre, nous étant aperçus que les procédures et systèmes d'enregistrement des incidents variaient d'une entreprise à l'autre, nous avons conservé uniquement les mesures que nous pouvions facilement comparer.

« Notre première étape consiste à identifier et à mesurer les problèmes. Nous ne pouvons pas espérer améliorer une situation avant de l'avoir comprise. Les statistiques sur la sécurité relative à la logistique sont très difficiles à extraire des chiffres du RIDDDOR*. En fait, les incidents routiers ne sont même pas inclus dans ces ensembles de données. La seule façon d'avancer, c'est de rassembler nos propres données. »
Sally Thornley, directrice de la conformité à la FTA

Les contributeurs en retireront une sorte de miroir de leurs propres performances de sécurité, ainsi qu'un aperçu des performances de l'industrie dans son ensemble. »

Au début, un petit nombre d'entreprises ont rempli un simple formulaire de demande de données, que la FTA a distribué début 2013. Les chiffres des entreprises étaient conservés de manière anonyme. Au fur et à mesure de l'augmentation des données, le groupe a décidé d'obtenir assez d'informations pour comparer des secteurs spécifiques de l'industrie de la logistique.

Indicateurs clés de performance (KPI)

Le niveau de gravité d'un incident hors réseau routier est classé différemment de celui des incidents sur réseau routier, du moins au Royaume-Uni. Dans tous les cas, les décès et les blessures sont classés différemment selon s'ils concernent des employés, des visiteurs ou

1. Données demandées aux participants à l'étude de comparaison de la FTA.
2. Au Royaume-Uni, les décès et les blessures sont classés différemment selon s'ils concernent des employés, des visiteurs ou des membres du public.



Vous en saurez davantage sur www.fta.co.uk.

2



des membres du public.

Pour les incidents hors réseau routier, les catégories utilisées dans le système de comparaison seront :

1. Décès
2. *RIDDDOR (assez graves pour nécessiter le signalement d'une blessure)
3. Temps perdu (pas de blessure, mais retards de fonctionnement)

Pour les incidents sur réseau routier, les catégories seront :

1. Décès
2. Blessures (non mortelles)
3. Dommages seulement (pas de blessures)

Dans les comparaisons, les incidents hors réseau routier seront exprimés pour 1 000 employés.

Pour les incidents sur réseau routier, le facteur qui multiplie le risque n'est pas le nombre d'employés, mais soit la distance parcourue par les véhicules, soit, si les distances sont assez courtes, le nombre de véhicules. Les données seront donc exprimées en termes d'incidents par million de miles (1,6 million de km) et par millier de véhicules.

Et ensuite ?

Sally Thornley, de la FTA, ajoute : « En recevant les graphiques et les tableaux montrant leurs propres chiffres KPI et ceux de l'industrie en entier, les sociétés participantes pourront examiner leur propre performance de sécurité et se comparer aux autres. Elles pourront voir les domaines dans lesquels elles réussissent et ceux où elles pourraient s'améliorer.

Pour le Groupe de travail sur la sécurité relative à la logistique de la FTA, les chiffres seront utilisés pour diriger nos activités. Ainsi, nos efforts se concentrent sur les domaines présentant le plus de risques, et sur l'identification des bonnes pratiques ayant un effet positif sur notre performance. En outre, ces chiffres permettront d'étayer les discussions permanentes entre le Health and Safety Executive (HSE - organisme britannique sur la santé et la sécurité) et notre industrie.

« En recevant les graphiques et les tableaux montrant leurs propres chiffres KPI et ceux de l'industrie en entier, les sociétés participantes pourront examiner leur propre performance de sécurité et se comparer aux autres. »
Sally Thornley, directrice de la conformité à la FTA

En cette époque de "gouvernement réduit", cette industrie devrait être applaudie pour la façon dont elle traite ses propres problèmes et promeut les bonnes pratiques. Une étape importante consiste à commencer par mesurer la performance à l'échelle de l'industrie. Comme le savent tous les bons dirigeants, on ne peut pas gérer sans mesurer. » ■

Article commentaires sont les bienvenus : editor@eurekapub.eu

*Au Royaume-Uni, les incidents doivent être enregistrés dans le cadre du dispositif RIDDDOR de 1995 (réglementations sur le signalement des incidents dangereux, des maladies et des blessures).

Statistiques existantes

L'un des principaux problèmes liés aux statistiques et aux rapports, mis à la disposition du public, établis par le Health & Safety Executive (HSE), organisme britannique sur la santé et la sécurité, ou de tout autre pays, est que les catégories de l'industrie sont très larges. Dans les statistiques ci-dessous, la logistique est incluse dans la catégorie « transport et stockage ». Cette catégorie couvre des activités aussi diverses que le transport des passagers, la manutention et la gestion des entrepôts. S'il semble, par exemple, que les chutes depuis un point haut sont courantes, nous aimerions savoir combien sont des chutes depuis des camions, et combien depuis d'autres véhicules ou depuis des rayonnages.

Il est possible que de nombreux incidents qui se sont produits dans le secteur de la logistique relative au fret routier soient signalés dans d'autres catégories de l'industrie. Par exemple, si un ouvrier du bâtiment est blessé par une brique tombant d'un camion de livraison sur un chantier, s'agit-il d'un incident dans le secteur du bâtiment, de la logistique ou du transport et du stockage ?

Cependant, les toutes dernières statistiques citées sur le site Internet HSE nous donnent une comparaison intéressante entre notre industrie et d'autres et nous indiquent les principales sources de risque.

Elles montrent qu'environ deux-tiers des ouvriers tués lors d'un accident, quels que soient les secteurs, se sont trouvés dans l'une des situations suivantes : ont chuté d'un point haut ; ont été heurtés par le déplacement ou la chute d'un objet ; ont été coincés par l'effondrement d'une structure ; ont été heurtés par un véhicule. Parmi ces situations, les chutes d'objet, les collisions avec des véhicules et les chutes de personnes semblent particulièrement liées à la logistique.

Dans les causes d'accidents non mortels, la catégorie la plus courante est « blessures de manutention ». Là aussi, c'est un domaine particulièrement lié à la logistique.

Les statistiques HSE montrent que les transports sur le lieu de travail représentent 26 % des blessures mortelles pour les ouvriers. Il s'agit là encore d'une catégorie très large, car elle comprend les chariots élévateurs, les voitures et d'autres formes de transport, ainsi que les poids lourds.

Concernant cette catégorie d'incident, le secteur transport et stockage serait le plus risqué de l'industrie. Les chiffres annuels donnés pour 100 000 employés sont, au total, 2,3 décès, 40,3 blessures graves et 139,9 blessures.

Le secteur eau et déchets vient juste après dans le tableau des risques. Ces deux secteurs ont à eux deux des taux de blessures plus de trois fois supérieurs à ceux de tout autre secteur.

Par rapport au nombre total de blessures, par an, pour chaque secteur, nous avons trouvé que le secteur transport et stockage détient le taux numéro un en matière de glissades, trébuchements et chutes (486 pour 100 000 employés), le taux numéro deux pour les blessures de manutention (417 pour 100 000) et le taux numéro deux pour les blessures liées à des véhicules (46,3 pour 100 000).

Comme indication des variations de taux de blessures entre les pays, les tous derniers chiffres publiés par Eurostat montrent, par exemple, un chiffre annuel de 0,59 décès pour 100 000 ouvriers au Royaume-Uni (pour tous les secteurs, pas seulement la logistique) et des chiffres assez similaires pour les Pays-Bas et l'Allemagne. Les taux correspondants pour d'autres pays indiquent notamment 1,73 pour l'Italie, 2,04 pour l'Espagne et 2,07 pour la France.



Pour connaître les statistiques de l'industrie au Royaume-Uni : www.hse.gov.uk.

Plus solide que jamais !



Lorsqu'il s'agit d'investir, c'est rassurant d'avoir confiance

Dans un monde des affaires en perpétuel changement, il est bon de pouvoir compter sur la solidité de ses partenaires. Depuis plus de 60 ans, Aprolis est le distributeur exclusif des chariots de manutention Cat® en France. Nos chariots Cat sont puissants et fiables et nous pouvons vous proposer des plans de financement et de maintenance sur mesure, ainsi que des outils de gestion de parc pour vous aider à piloter vos coûts. Nos équipes d'experts sauront vous conseiller pour optimiser votre manutention selon vos besoins.

Contactez-nous au

0 826 106 126*

Ou connectez-vous sur : www.aprolis.com
ou information@aprolis.com

Aprolis 
LOUEUR DE MANUTENTION

CFAC1198(02/13) * 0,15 € la minute.
©2013, MCFE. All rights reserved. CAT, CATERPILLAR, 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.

