

eureka

Numéro 28

Printemps
2017

www.eurekapub.fr

LE MAGAZINE DÉDIÉ AUX PROFESSIONNELS DE LA MANUTENTION

Il est temps de se préparer

Préparer votre entreprise pour le départ britannique de l'UE



Où construire ?

Choisir le bon emplacement pour son entrepôt dans le paysage mouvant de la logistique en Europe



Élever les normes

Comment rendre la manutention moins risquée sur les chantiers



Agents de destruction

L'importance croissante de la gestion des animaux nuisibles dans les entrepôts



eureka numéro 28

“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 magazine dédié aux professionnels de la manutention

A lors que nous publions notre nouveau numéro d’eureka, le printemps n’est pas le seul changement dans l’air. Le thème de l’évolution -- et la nécessité, pour les professionnels de la manutention d’y faire face -- est récurrent dans tous nos articles.

Pour nos amis du Royaume-Uni et ceux qui font du commerce avec eux, le Brexit va certainement apporter des changements. Les effets complets du départ britannique de l’UE restent à découvrir, mais **Ruari McCallion** nous éclaire sur le sujet et suggère des mesures afin de se préparer à la nouvelle situation.

Les changements rapides intervenus dans le paysage de la logistique européenne rendent de plus en plus complexe le choix d’un emplacement pour construire un entrepôt. **Gian Schiava** explique le comment et pourquoi, dans un article qui examine les pôles de logistiques actuels et conseille sur les éléments à prendre en compte pour planifier l’emplacement et la structure des futurs entrepôts.

Parmi les difficultés de sécurité rencontrées par les caristes sur un chantier de construction, on trouve notamment les changements constants d’agencement, l’activité permanente, les déplacements du personnel sur le site et la météo. La réponse, comme l’explique **Gay Sutton**, commence par une planification minutieuse.

L’une des nouvelles menaces pour les entreprises, est l’augmentation du risque présenté par les animaux nuisibles qui s’introduisent dans la chaîne logistique. **Mark Nicholson** examine les coûts qui peuvent résulter si on ignore ces risques, puis conseille sur les mesures préventives.

Nous espérons que vous trouverez utiles les informations contenues dans ces articles et vous encourageons à nous envoyer vos commentaires. S’il y a des articles particuliers que vous aimeriez qu’eureka traite à l’avenir, il suffit de nous en informer. Vous pouvez nous écrire à comment@eurekapub.eu ou sur notre site Internet www.eurekapub.eu.

Monica Escutia
Responsable de publication

N’oubliez pas de visiter le site Web d’eureka www.eurekapub.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.

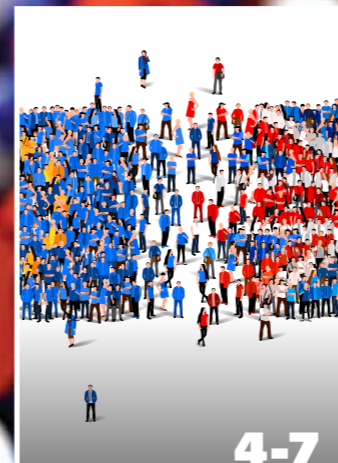


Visitez eureka en ligne !

Numéro 28 - Printemps 2017
Responsable de la rédaction:
Monica Escutia
Rédactrice associée :
Virpi Tynkkynen
Conseiller de rédaction:
Mark Nicholson, Gian Schiava,
Ruari McCallion and Gay Sutton
Directeur artistique:
Dave Hobbs
Produit par:
gu9creative Royaume Uni
Imprimé/Distribué par:
BTB Mailflight, Royaume Uni
Publié par:
Cat Lift Trucks, Hefbrugweg 77,
1332 AM Almere, Pays-Bas
©2017, MCFE. Tous droits réservés. CAT, CATERPILLAR, NOUS SOMMES LA POUR CA, 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.
OFPC1606(03/17)gu9



La rédactrice-en-chef d’eureka, **Monica Escutia**, est diplômée en communication et journalisme. De langue maternelle espagnole, elle parle couramment le néerlandais, l’anglais et l’italien. Après avoir travaillé pour divers médias internationaux, elle a passé les 14 dernières années dans l’industrie de la manutention - pendant les quatre premières années, en tant que responsable commerciale des pièces détachées pour plusieurs pays européens, avant de devenir responsable Communication-Marketing EMEA pour Cat Lift Trucks, basé aux Pays-Bas.



4-7

Le Royaume-Uni quitte l’UE
Il est temps de se préparer

Bien que les nombreux effets du résultat du référendum sur le Brexit soient difficiles à prévoir, nous pouvons être certains que le monde de l’entreposage, de la logistique et de la manutention sera impacté. **Ruari McCallion** résume ce que nous en savons à ce jour – et conseille sur la façon dont les entreprises peuvent se préparer pour les difficultés à venir.



8-10

Emplacement des entrepôts
Où construire ?

Dans le paysage mouvant de la logistique européenne, choisir le meilleur emplacement pour un entrepôt peut devenir une tâche plus complexe que jamais. En explorant ces changements, et les raisons pour lesquelles ils se produisent, **Gian Schiava** présente les pôles logistiques actuels et identifie les facteurs principaux qui doivent être pris en compte lors du choix d’un site et d’une structure.



11-13

La sécurité des chantiers
Élever les normes

Les chantiers, qui figurent déjà parmi les lieux de travail les plus dangereux, présentent aux caristes un supplément de difficultés de manutention et de sécurité. Comme **Gay Sutton** le découvre, la solution dépend d’une planification rigoureuse, d’un bon entretien, d’une culture de la sécurité et de la mise à disposition des bons outils.



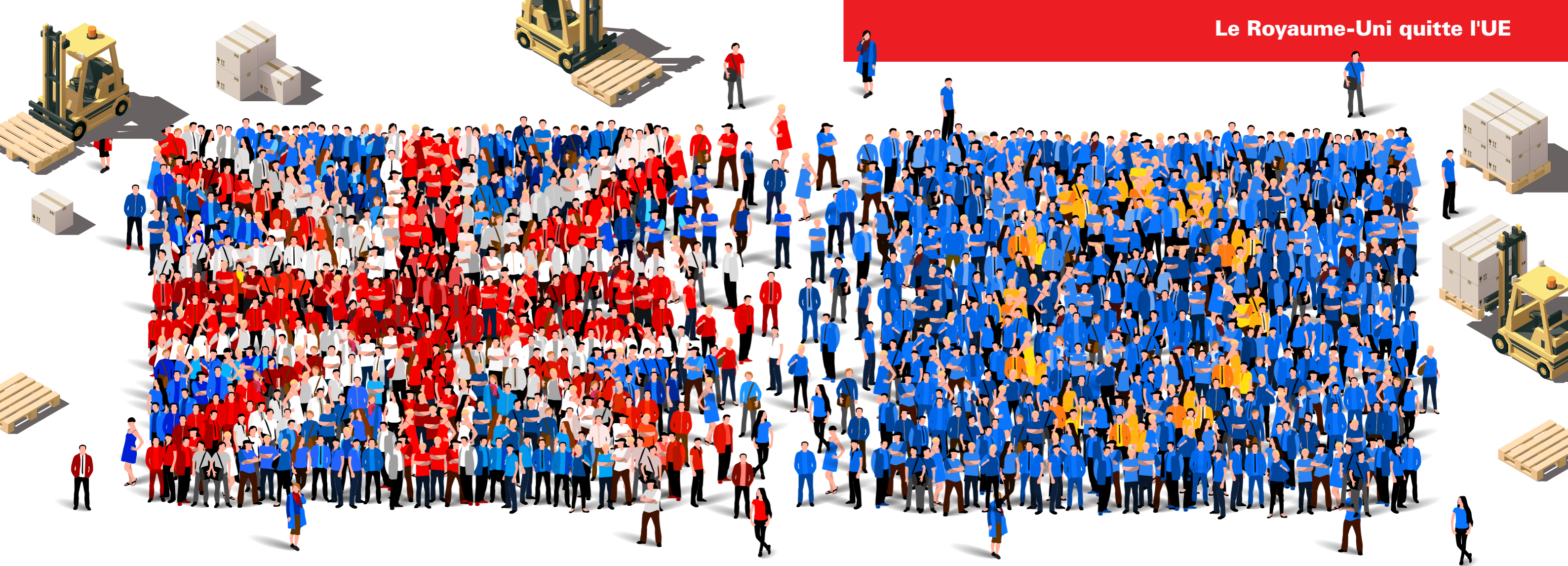
14-15

Gestion des animaux nuisibles
Agents de destruction

Avec autant de points d’entrée potentiels sur la chaîne logistique, la menace d’attaque des animaux nuisibles ne doit jamais être ignorée dans les entrepôts, les centres de distribution, les entreprises de logistique et les services de transport. **Mark Nicholson** annonce les coûts qui résultent d’un manque de prévention et donne des conseils pratiques afin de réduire les risques.

Calendrier des événements

Date, Manifestation, Lieu, Site Web	Présentation
14 - 16 mars 2017 INTRALOGISTICS EUROPE Paris Nord Villepinte, Paris, France www.intralogistics-europe.com	Il y a eu des changements importants dans l’activité logistique : robots de manutention, convoyeurs automatisés, véhicules autoguidés, drones, objets connectés, reconnaissance vocale, lunettes connectées et surveillance à distance font désormais partie des innovations de l’intralogistique. La communication avec l’entrepôt est étendue, car elle entre dans l’ère de la logistique 4.0. Ces développements servent à améliorer la productivité, la sécurité, la flexibilité et la qualité, tout en réduisant la pénibilité des employés.
14 - 16 mars 2017 SITL PARIS Paris Expo Porte de Versailles, Paris, France www.sitl.eu	SITL Paris rassemble tous les produits et services innovants dédiés au transport des marchandises, à l’expédition de fret et à la chaîne logistique. C’est la concentration la plus importante d’acteurs du transport et de la logistique, du secteur manufacturier, de la vente au détail et de la distribution en recherche de nouveaux prestataires de services.
27 - 29 June 2017 CHAÎNE LOGISTIQUE DE CONTENEURS TOC : EUROPE RAI Amsterdam, Pays-Bas www.tocevents-europe.com	TOC Europe est le rendez-vous international pour l’industrie des ports, des terminaux, des compagnies maritimes, des 3PL et des transporteurs. TOC est depuis longtemps considéré comme le meilleur de sa catégorie par les opérateurs de terminaux de conteneurs et par leurs fournisseurs. Ce salon est une vitrine pour les technologies et les opérations relatives aux ports et aux terminaux. La conférence porte sur la collaboration au sein de la chaîne logistique des conteneurs.



TOUT LE MONDE SE PRÉPARE

Comment l'entreposage, la logistique et la manutention doivent s'adapter au Brexit.



Environ 44 % des exportations britanniques vont vers les pays de l'UE.

La décision du Royaume-Uni de quitter l'UE a généré beaucoup d'incertitude en Europe. **Ruari McCallion** essaie de préciser un peu les choses.

Le résultat du référendum pour quitter l'UE était inattendu, c'est le moins que l'on puisse dire, et il a généré beaucoup d'incertitude, ce que le milieu des affaires déteste généralement.

La réaction immédiate a été des remous sur les bourses des actions et des obligations mais, quand il est devenu évident que le monde n'avait pas cessé de tourner, les choses se sont calmées et le commerce a repris, en faisant même une petite progression au 3e trimestre de 2016. Cependant, les choses vont changer et seront différentes à l'avenir.

Il semble que le Brexit aura lieu au 1er ou 2e trimestre 2019. Cela donne aux entreprises deux ans pour se préparer. Durant cette période, rien de changera vraiment : le Royaume-Uni restera membre de l'UE jusqu'à ce que le gouvernement britannique promulgue des lois pour abroger ou modifier la Loi des communautés européennes de 1972 et la législation qui en découle. Toutes les lois et

réglementations existantes resteront en vigueur jusque là. ; Seuls les échanges commerciaux avec le Royaume-Uni seront affectés. Le reste de l'UE continuera probablement à fonctionner normalement.

De nouveaux défis, de nouvelles exigences

Les négociations n'ont pas encore commencé, et sont encore loin d'être terminées, mais il y a plusieurs choses que les entreprises peuvent faire pour se préparer au nouvel ordre mondial.

Environ 44 % des exportations britanniques vont vers les pays de l'UE. Les entreprises qui travaillent avec des chaînes logistiques complexes, notamment celles des secteurs de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'industrie chimique, peuvent faire traverser les frontières plusieurs fois à leurs composants avant que le produit fini ne sorte de leur chaîne d'assemblage finale. →

L'IMPACT DU BREXIT EN BREF

- ▶ Rien ne changera jusqu'à ce que le Royaume-Uni quitte effectivement l'UE, environ deux ans après le déclenchement du « préavis de départ », selon l'article 50 du Traité de Lisbonne
- ▶ Si le Royaume-Uni quitte le marché unique et l'union douanière, des taxes sur le commerce transfrontalier pourraient une fois de plus être imposées
- ▶ Quel que soit le résultat des futures négociations, le « pire scénario possible » pour les entreprises qui opèrent à travers les frontières sera celui défini par l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce) - qui mentionne des tarifs douaniers d'environ 10 %
- ▶ Comme 30 % de la chaîne logistique britannique est locale, l'impact de ces tarifs douaniers sur les coûts, à eux seuls, sera probablement inférieur à 7 %
- ▶ Les conventions en matière de double imposition (CDI) existantes réapparaîtront, car elles n'ont pas été officiellement abrogées (les entreprises qui opèrent à travers des frontières auront donc toujours une mesure de protection contre la double imposition). Cependant, le Royaume-Uni n'aura pas de CDI avec certains États adhérents
- ▶ Des certificats d'origine pourront être exigés pour les échanges commerciaux avec l'UE
- ▶ Un statut de preuve d'exportation pourra être exigé pour certains pays de l'UE



Il deviendra nécessaire de calculer de plus près la valeur des composants qui traversent les frontières pour être pré-assemblés puis finalement assemblés avant d'être installés dans le produit. Pourquoi ? Parce qu'actuellement, il n'y a pas de taxes ni de tarifs douaniers sur les produits et les matériaux qui traversent les frontières internes de l'UE ; ceci ne sera pas forcément le cas après le Brexit.

Bien qu'il puisse y avoir une nouvelle série d'exemptions, avec la réémergence des entrepôts douaniers et/ou des zones franches, il existe une réelle possibilité que le régime fiscal post-Brexit soit onéreux et compliqué. Il vaut mieux y être préparé, et avoir au moins étudié la question en cas de retour des barrières douanières.



1. **Guy Courtin**, vice-président principal, GT Nexus.
2. **Bernardine Adkins**, Gowling WLG, cabinet juridique.

Complexité plus forte

« De nombreuses entreprises envisagent actuellement de passer des accords de libre-échange à la façon des années 1970, notamment pour le mouvement des marchandises, explique Bernardine Adkins du cabinet juridique Gowling WLG. Les accords de libre-échange modernes sont très complexes. »

Heureusement, la gestion des entrepôts, les opérations de logistique et les professionnels de la manutention ne sont pas directement concernés par ces négociations complexes ; il leur suffit de traiter les répercussions. Et elles sont assez compliquées comme cela.

« Par exemple, si vous prenez le secteur automobile, il y a beaucoup d'échanges entre le Mexique et l'UE, » affirme Guy Courtin, vice-président principal chez GT Nexus, en rappelant que le commerce UE-Royaume-Uni n'est pas le seul affecté. Le Royaume-Uni a des accords commerciaux avec d'autres parties du monde par l'intermédiaire de l'UE. Cela pourrait donc générer beaucoup de travail en perspective.

Alors, comment fait la chaîne logistique pour résoudre ses problèmes ? Il vaut sans doute mieux agir avant que le gouvernement ne donne des instructions - beaucoup de points sont déjà en place.

« Il s'agit, en réalité, d'un problème de données et de processus, afin de répondre aux exigences de conformité. Ainsi, il n'y aura aucune différence sur les nombreux projets technologiques entrepris avec succès dans le monde chaque année, poursuit Guy Courtin. Ceux-ci devraient encore augmenter par rapport aux années précédentes, mais ne nous y trompons pas : en-dehors des dimensions politiques du Brexit, tout ceci est, sur le plan opérationnel, un simple problème de chaîne logistique. Cela peut donc être résolu en conséquence. »

De nombreuses entreprises envisagent actuellement de passer des accords de libre-échange à la façon des années 1970, principalement pour le mouvement des marchandises.

Réunir, surveiller et gérer les données

La première étape consiste à se saisir des données qui montrent les mouvements de marchandises au sein de l'UE ; cela permettra de jauger de manière précise l'échelle du projet. Il est probable qu'il faille adopter, en termes de technologie, une solution à l'échelle du Cloud, avec des conditions convenues entre le Royaume-Uni et l'UE.

Une fois la visibilité en place, les accords entre le Royaume-Uni et l'UE pourront être plus fluides et plus rapides, quelle que soit la structure réglementaire, douanière et tarifaire. L'intégration aux systèmes financiers pourra alors commencer à rendre les paiements de TVA et de taxes douanières plus rapides et plus faciles.

« La collecte de données intelligentes n'est possible que quand les organisations et les partenaires commerciaux font partie d'un réseau holistique qui permet à tous les membres du réseau de communiquer et de collaborer pleinement, ajoute Guy Courtin.

Une approche parcellaire du rassemblement, de l'interprétation, du partage et de l'utilisation des informations n'est plus acceptable. » L'alternative à une collaboration ouverte et efficace consistera à restreindre, voire étrangler, le secteur de la logistique et les exportations dans leur ensemble.

« Les peurs liées à des contraintes supplémentaires, sous la forme de tarifs douaniers et de contrôle accru des marchandises quittant le territoire et y entrant, sont légitimes et profondes pour les entreprises comme pour les politiciens, » souligne-t-il. Ces restrictions menacent la compétitivité économique.

Afin de surmonter ces obstacles, et de maintenir la rentabilité, il sera essentiel de veiller à conserver une vision claire des réseaux de chaînes logistiques.

Article et commentaires sont les bienvenus : editor@eurekapub.eu



À FAIRE CONCERNANT LE BREXIT

ANALYSER les tendances commerciales à travers l'UE, passées et futures - sur environ 3 ans dans chaque direction

IDENTIFIER les principaux marchés et clients européens, ainsi que les marchés et clients principaux du Royaume-Uni

CONTACTER les autorités fiscales pour obtenir des conseils et recommandations préliminaires, ou du moins identifier des points de contact au fur et à mesure de l'évolution

ENTAMER des négociations avec les transitaires et étudier les façons de regrouper les petites transactions sous forme d'expéditions plus volumineuses

EXAMINER le statut d'opérateur économique autorisé, notamment pour les chaînes logistiques complexes concernant plusieurs pays, surtout pour les secteurs automobile, aérospatial et chimique - il pourrait permettre une auto-évaluation de la « valeur commerciale » à des fins de taxation et de tarification douanière

ENVISAGER d'utiliser les entrepôts douaniers

SE PRÉPARER à reconfigurer les systèmes de gestion des entrepôts, afin de tenir compte du statut douanier

VÉRIFIER que les systèmes informatiques sont équipés pour faire face aux formalités supplémentaires et aux nouvelles réglementations sur les mouvements

PRÉPARER et planifier de nouvelles voies de distribution et de livraison

DISCUTER avec les services de production de la possibilité d'adapter « l'empreinte de production » : les usines de l'UE fourniront les territoires de l'UE et celles du Royaume-Uni fourniront le reste du monde

IDENTIFIER les employés qui ne sont pas ressortissants de l'UE ni du Royaume-Uni, dont la situation professionnelle pourrait changer après le Brexit

OÙ CONSTRUIRE MON ENTREPÔT ?

Comment et pourquoi le paysage de la logistique européenne évolue

Avant de décider comment réaliser une activité de manutention, les entreprises doivent décider où construire leur nouvel entrepôt. Le-commerce a révolutionné le jeu ; les chaînes logistiques et les marchés font l'objet de changements importants.

Gian Schiava explore plusieurs études récentes et nous aide à découvrir les meilleures zones logistiques en Europe.

L'emplacement d'un entrepôt est difficile à choisir, même lorsque l'entreprise agit dans un seul pays. Dans certains cas, les entreprises décident d'opérer à partir de dépôts régionaux desservis par un seul centre de distribution national. D'autres préfèrent utiliser un seul grand centre de distribution.

Ces décisions peuvent dépendre, par exemple, de la gamme de produits, de l'infrastructure, de la croissance prévue, des réglementations locales du bâtiment et, bien sûr, du coût et de la disponibilité de l'immobilier. En effet, beaucoup d'entre nous ne peuvent se permettre de construire un entrepôt entièrement neuf. L'alternative consiste à utiliser un fournisseur externe (3PL), qui peut effectuer un grand nombre d'activités logistiques, y compris la commande de stock et la facturation.

Même une entreprise qui opère uniquement au niveau national devra probablement importer certaines marchandises qui s'intègrent aux processus de production ou qui font partie de l'offre de produit globale. Par conséquent, il faut tenir compte de la proximité des ports ou des aéroports, et voir dans quelle mesure les marchandises peuvent être transportées (par voie ferroviaire, terrestre ou aérienne) jusqu'à l'entrepôt.

Les entreprises qui opèrent dans différents pays européens ont encore plus de paramètres à prendre en compte. Où sont les meilleurs endroits pour implanter votre nouvel entrepôt si vous opérez sur l'ensemble de l'Europe ? Quels sont les facteurs-clés qui influencent ce choix ? Examinons certains rapports de recherche et publications récents.

Les emplacements les plus convoités en Europe

Une étude de 2016 réalisée par le prestataire immobilier Prologis, en partenariat avec le prestataire de renseignement commercial eyefortransport (eft), nous présente un aperçu des sites logistiques les plus appréciés en Europe :

Top 10 en Europe

	2013	2018
1	Venlo	Venlo
2	Anvers-Bruxelles	Rotterdam
3	Rotterdam	Anvers-Bruxelles
4	Rhin-Ruhr	Rhin-Ruhr
5	Madrid	Toute la Roumanie
6	Liège	Île-de-France
7	Allemagne centrale	Madrid
8	Toute la Roumanie	Liège
9	Île-de-France	Francfort-sur-le-Main
10	Düsseldorf	Allemagne centrale



Figure 1



Carte montrant les emplacements les mieux cotés en Europe

Les mieux cotés

Source: Prologis Research

Apparemment, l'attrait d'un emplacement dépend principalement : 1) de la proximité des réseaux économiques et de l'accès des transports stratégiques ; 2) de la proximité des clients et 3) de la disponibilité et de la flexibilité de la main-d'œuvre. La figure 1 montre un tableau qui indique le niveau d'activité.

Avec les ports d'Anvers et de Rotterdam, il n'est pas surprenant que les Pays-Bas et la Belgique restent des emplacements appréciés, mais il est clair que l'Europe centrale et l'Europe de l'Est les rattrapent rapidement. En outre, grâce à la proximité de populations nombreuses et riches, les emplacements situés en Île-de-France et à des endroits stratégiques de l'Allemagne, comme Francfort, restent intéressants.

Cette étude explique que la nécessité de comparer les frais d'entreposage et de transport reste un problème majeur. C'est l'une des raisons pour lesquelles les propriétaires d'entrepôt pensent que les entreprises continueront de regrouper leurs opérations. Pour dire les choses simplement, les réseaux de distribution européens vont de plus en plus adopter le rôle de réseaux nationaux ou locaux.

Les facteurs de changements dépendent des développements économiques généraux (externalisation !), voire des événements majeurs comme le Brexit ou l'élection de Donald Trump. Cependant, au niveau micro-économique, nous observons des facteurs d'influence comme le prix du carburant, la disponibilité du personnel et les salaires locaux. →

Pour dire les choses simplement, les réseaux de distribution européens vont de plus en plus adopter le rôle de réseaux nationaux ou locaux.

Des rapports du magazine néerlandais Supply Chain Movement (SCM) montrent des similitudes avec les analyses de Prologis. En outre, ils mettent en lumière une croissance économique forte dans l'Est de l'Europe.

Ce succès ne s'explique que partiellement par le faible niveau des salaires. Il semble qu'il soit davantage dû à la circulation croissante des marchandises en provenance d'Asie, qui transitent maintenant par la mer Noire ou, pour le fret terrestre, par la voie ferroviaire transsibérienne, favorisant l'essor de nouveaux pôles logistiques en Europe centrale.

En outre, le PIB (produit intérieur brut) à croissance rapide de cette partie du monde encourage la demande en biens de consommation, qui peuvent aussi arriver par des ports maritimes au développement rapide comme le port de Saint-Pétersbourg, sur la mer Baltique, ou celui de Novorossiisk, sur la mer Noire. Enfin, SCM annonce une croissance remarquable pour Valence, Malte et Istanbul.

Un changement d'altitude ?

La tendance au regroupement peut influencer la taille de l'entreprise elle-même. Si la demande en centres de distribution efficaces et modernes augmente, nous assisterons sans doute aussi à une élévation de la hauteur des entrepôts. Selon CBRE, spécialiste de l'immobilier américain, nous pouvons nous préparer à l'arrivée d'entrepôts multi-étages et de hauts rayonnages en Europe.

La première explication n'est pas surprenante : la disponibilité limitée des terrains et/ou leur prix élevé. Même si ce n'est pas le cas en Europe depuis des décennies, ce facteur s'ajoute au rôle croissant de la préparation de commandes en entrepôt.

Le canal d'e-commerce a considérablement raccourci le processus de préparation de commandes et a transformé l'entrepôt en usine de production. Comme les coûts de préparation de commandes sont de plus en plus élevés, les entreprises doivent optimiser au maximum ce processus.

Les tapis roulants, les machines à étiqueter et emballer et les logiciels de contrôle des stocks contribuent tous à l'accélération du processus. Cependant, les vrais gains sont réalisés en recherchant la productivité en hauteur.

Les configurations en allées étroites permettent de stocker davantage par mètre carré et les chariots élévateurs à mât rétractable ou les chariots avec poste de conduite élévable remplacent les chariots élévateurs traditionnels. L'autre option, qui consiste à construire des étages supplémentaires au sein d'un bâtiment existant, est choisie principalement pour les petites marchandises dans les systèmes de rayonnages associés à un convoyeur et à des solutions de levage.

CBRE parle aussi d'une nouvelle tendance de logistique urbaine, selon laquelle des sites s'établissent à l'intérieur ou autour des villes. Dans le cas de population importante ou dense, les opérations de logistique du dernier kilomètre se développent de plus en plus. Les consommateurs pourront aussi être servis par les sites de logistique verticale situés en périphérie des agglomérations. Ces sites bien placés, souvent hautement automatisés, permettront de surmonter les problèmes d'accessibilité et de contraintes de temps.

Les configurations en allées étroites permettent de stocker davantage par mètre carré et les chariots élévateurs à mât rétractable ou les chariots à poste de conduite élévable remplacent les chariots frontaux traditionnels.

1. Le chariot à mât rétractable Cat® NR14-25N2 est idéal pour les allées étroites des entrepôts modernes.



L'utilisation sans risque des chariots élévateurs dans le secteur du bâtiment

Les chemins d'accès boueux, remplis d'ornières, avec les allers-retours incessants des entrepreneurs, sont quelques-unes des difficultés que doivent affronter les caristes sur les chantiers. Comment les professionnels de la santé et de la sécurité peuvent-ils réduire les risques et améliorer la sécurité ? **Gay Sutton** enquête.

Le secteur du bâtiment est l'un des environnements les plus dangereux où travailler, et les caristes peuvent se retrouver sous une énorme pression. Leur seule mission sur le chantier est de permettre aux autres professionnels de travailler. Les maçons peuvent avoir besoin d'un peu plus de mortier par ici, les plombiers de plus de tuyaux par là.

De plus, l'environnement du bâtiment représente pour les professionnels de la santé et de la sécurité plusieurs problèmes de maintenance spécifiques. La destination des matériaux change en permanence au fur et à mesure de la progression du chantier, le site est exposé au vent, à la pluie et à la boue, et les artisans, dont un grand nombre d'entre eux ne sont pas employés par le chef de chantier principal, se déplacent constamment.

Une planification sérieuse est essentielle

La planification de la sécurité de la maintenance commence dès le début du projet. Une façon efficace d'y parvenir, selon Paul Haxell, président du groupe de construction l'IOSH (institution de sécurité et de santé au travail), consiste à traduire le programme de construction en une série de dessins colorés indiquant les zones d'activité de construction, étape par étape.

Ils permettent d'identifier les zones de stockage de



Toujours différent

Le paysage de la logistique européenne a toujours été dynamique, mais les récents développements économiques peuvent en accélérer le rythme. Les pôles logistiques sont en augmentation à des endroits considérés comme sous-développés il y a encore une décennie, ce qui apportera des emplois et de la prospérité à ces régions. Les gros pôles traditionnels et leurs flux vont devoir se réinventer, pour veiller à ce que leur raison d'être perdure.

Article et commentaires sont les bienvenus : editor@eurekapub.eu



matériel appropriées pour chaque étape de la construction. Paul Haxell explique : « Avec ces aides visuelles, vous pouvez voir les trajets qui apparaissent entre les zones de travail et les zones de stockage, et la façon dont ils sont susceptibles d'évoluer avec le temps.

Je le compare à un modèle commercial : on élabore un plan stratégique, puis on le détaille de plus en plus, avec un plan tactique pour la gestion du trafic, la livraison de matériaux et la manutention, » poursuit Paul Haxell.

La grande entreprise de construction Skanska utilise une technique appelée planification collaborative sur tous les projets, dont un élément-clé est la logistique. Une fois que le programme de construction a été créé, les équipes du chef de chantier et de la chaîne logistique des différentes parties du projet se réunissent pour réfléchir au plan.

En amont, ce plan est préparé pendant 8 à 12 semaines, puis il est détaillé toujours plus à des intervalles mensuels, puis hebdomadaires et enfin quotidiens. Les examens et les mises à jour deviennent alors de plus en plus fréquentes.



1. Paul Haxell, président du groupe de construction de l'IOSH (Institution de sécurité et de santé au travail).

« La santé et la sécurité, tout le monde en est responsable »

« Le but, du point de vue logistique, est de veiller à ce que tous les artisans puissent travailler efficacement sans se gêner, et qu'ils puissent se déplacer sur le lieu de travail en toute sécurité, explique Nick Wing, responsable en chef de la santé et de la sécurité chez Skanska. Le but est aussi de coordonner le stockage des matériaux, et la façon dont ils seront déplacés sur le site. Souvent, les résultats des réunions sont visualisés sur les plans du chantier, afin que tout le monde les comprenne. »

Une fois que les trajets ont été identifiés, la circulation des personnes et des véhicules peut être séparée en utilisant des barrières et des passages piétons bien identifiés. Cependant, la nature évolutive constante du chantier peut donner aux piétons ou aux caristes l'envie de prendre des raccourcis.

« Si le chantier progresse rapidement, poursuit Paul Haxell, un trajet de véhicule qui existait un jour peut ne plus être valable le lendemain. Le danger est que la main-d'œuvre, en voulant être utile et obligeante, pense : "Je peux aller plus vite en déplaçant quelques barrières et en prenant des raccourcis." Et ils peuvent ainsi faire échouer un plan de logistique bien conçu. » Pour surmonter ce problème, il faut être vigilant, superviser et surveiller les comportements sur le chantier.

Entretien du site

Les matériaux livrés sur le chantier doivent être retirés du passage et déchargés dans un environnement soigneusement planifié, préparé et contrôlé. Pour les gros projets de construction, les performances et les processus de santé et de sécurité des fournisseurs et des artisans sont régulièrement évalués. Des normes de sécurité sont intégrées à leur contrat et leur performance est surveillée.

Skanska prend cela très au sérieux. « L'un des principaux éléments consiste ensuite à s'assurer que les plans que nous avons mis en place sont respectés, » poursuit Nick Wing. Cela nécessite surveillance et contrôle, mais aussi une formation adéquate des artisans. « Actuellement, nous collaborons avec le CITB (Comité de Formation de l'Industrie du Bâtiment) afin d'améliorer l'éducation et la formation de ceux qui reçoivent et gèrent les matériaux du site. »

Un bon entretien est essentiel dans tous les domaines de l'industrie. Sur certains des meilleurs chantiers, les matériaux de haute valeur sont placés directement dans des conteneurs, tandis que les matériaux moins fragiles face aux éléments sont stockés dans des espaces désignés à cet effet, séparés par des barrières. Les matériaux laissés sur les voies d'accès ou mal rangés présentent un danger, à éviter absolument. « Cependant, continue Paul Haxell, nous ne pouvons pas nous protéger de la quantité de pluie que nous recevons ni des dégâts de certaines voies sur le chantier en raison des mouvements de véhicules. »

Il est évident qu'il faut préparer et maintenir un espace adéquat, sans risque et efficace, notamment sur la zone de livraison et les voies d'accès à la zone de construction, mais le coût doit être prévu bien à l'avance et inclus dans le devis. De plus, comme le fait remarquer Paul Haxell, le coût de plusieurs centaines de tonnes supplémentaires de béton concassé ou d'asphalte pour réparer et entretenir les voies empruntées par les véhicules peut permettre à une entreprise d'obtenir un contrat ou de le perdre. Donc, tout repose sur la planification et la gestion des attentes des clients.

La nature évolutive constante du chantier peut donner aux piétons ou aux caristes l'envie de prendre des raccourcis.

Culture de la sécurité

Les caristes sont censés suivre une formation à la conduite de chariot élévateur et démontrer leurs compétences. Ensuite, il va de la responsabilité du chef de chantier de veiller à ce qu'ils se comportent de manière appropriée et de promouvoir un environnement où les opérateurs peuvent suggérer des améliorations ou signaler des problèmes sans être pénalisés. Après tout, ils sont en première ligne et sont davantage susceptibles de repérer un danger ou un problème.

Chez Skanska, c'est ce que Nick Wing décrit comme étant un programme de sécurité comportementale, qui instille une culture où chacun fait attention aux autres, et encourage les autres à parler de leurs problèmes et à cesser le travail si besoin est : « La santé et la sécurité incombent à tout un chacun, et cela s'applique à tous ceux qui participent à nos projets. »

Les outils

Pour opérer en toute sécurité, un cariste doit avoir une bonne vision panoramique, notamment en reculant ou en manœuvrant dans des espaces étroits. Des batteries de rétroviseurs et de caméras de recul peuvent s'avérer utiles, mais l'industrie a décidé d'utiliser des responsables chargés de diriger les caristes et d'apporter un niveau de sécurité supplémentaire pendant le chargement, les manœuvres et le déchargement des véhicules lourds.

Une autre difficulté vient de la façon de communiquer avec le cariste, notamment lorsqu'un chantier couvre plusieurs hectares. De nombreuses entreprises ont interdit l'utilisation de téléphones mobiles par les opérateurs d'usine et il est facile de comprendre pourquoi.

« Il ne faut surtout pas qu'une sonnerie ou un clignotement distraie le cariste lorsqu'il est en train de placer un chargement tout en haut d'un échafaudage et qu'il doit observer les signaux manuels du responsable qui l'aide, explique Paul Haxell. » De nombreuses entreprises ont choisi différentes technologies pour résoudre ce problème, mais cette technologie doit ensuite être approuvée par la direction, pour que les caristes ne soient pas involontairement encouragés à contourner les règles.

Surmonter les dangers inhérents au secteur du bâtiment nécessite une planification minutieuse, une surveillance constante de l'état et de la progression du chantier et une écoute de ceux qui travaillent sur le terrain. Une fois ces éléments de base en place, l'industrie pourra continuer à améliorer sa performance de sécurité et l'efficacité de sa manutention.

Article et commentaires sont les bienvenus : editor@eurekapub.eu

ÉVALUATION DE RISQUE

L'évaluation de risque joue un rôle essentiel dans la planification de la sécurité, pour toutes les phases de construction.

Paul Haxell avertit : « Cela doit être un document vivant. Il doit examiner les problèmes, identifier les bonnes façons de contrôler les risques, et doit ensuite être mis à jour lorsque les choses évoluent ou que des dangers émergent. Comment faire ? Allez parler avec les caristes et les employés qui utilisent les voies piétonnières, etc. »

2. Une bonne vision panoramique, comme avec ce chariot élévateur Cat® DP70N, est un aspect essentiel d'un travail en sécurité.



Allez sur :
Site Internet de l'IOSH



Allez sur :
Site Internet de Skanska



2

SANTÉ ET SÉCURITÉ SUR LE LIEU DE TRAVAIL

Blessures sur le lieu de travail dans le secteur du bâtiment **3,050** pour **100,000** employés.

Sur ces blessures :



22% sont dues au levage et à la manutention

11% sont dues à la chute d'un objet



Ces chiffres sont beaucoup plus élevés que la moyenne tous secteurs confondus - **1,920** pour **100,000** employés.

Le nombre de blessures du secteur du bâtiment n'est dépassé que par les secteurs de l'agriculture, de la foresterie et de la pêche - **4,390** pour **100,000** employés.

Source : Organisme britannique de surveillance de la santé et de la sécurité pour la période 2015 à 2016



1



AGENTS DE DESTRUCTION

Pourquoi la gestion des animaux nuisibles est-elle essentielle dans l'entreposage et la logistique.

Nous savons tous que la mauvaise conduite d'un chariot élévateur puissant peut détruire la valeur d'une palette entière de marchandises. Comme **Mark Nicholson** le fait remarquer dans l'article qui suit, une seule déjection de souris peut avoir le même effet.

Qu'il s'agisse de déjections, de plumes, de morceaux de nid ou d'insectes, une preuve de contamination par des animaux nuisibles peut aboutir au rejet d'un produit. Même en cas de produits non alimentaires, et même si chaque article est enveloppé séparément, le client peut refuser un chargement si le conteneur a été contaminé.

Des lieux d'échanges d'animaux nuisibles

Les entrepôts, les centres de distribution et les opérations de logistique et de transport qui leur sont associés sont mal placés concernant le contrôle des animaux nuisibles. Les animaux nuisibles peuvent pénétrer dans la chaîne logistique à partir d'une multitude de points d'entrée ou en raison du mouvement du personnel et des visiteurs. Et ils peuvent être expédiés directement dans vos locaux à partir du monde entier.

Une fois là, ils trouveront souvent des conditions idéales où vivre et se reproduire. Ils peuvent explorer votre lieu de travail pour trouver l'endroit qui procure une température et un abri parfaits. Ils peuvent également découvrir diverses autres marchandises pour se nourrir et s'abriter.

Même si vous n'avez jamais eu de problème grave à ce jour, vous devez prendre des mesures préventives dès maintenant. Un expert en lutte contre les animaux nuisibles peut prédire et éviter les infestations, et vous éviter des surprises désagréables et beaucoup de dépenses. Avant tout, votre stratégie doit porter non seulement sur vos locaux, mais aussi sur les problèmes potentiels d'animaux nuisibles de votre chaîne logistique.

Le coût potentiel si vous ignorez les risques

Voici quelques-unes des raisons pour lesquelles vous devez prendre des mesures préventives pour protéger votre activité :

- Réglementations de plus en plus strictes et clients de plus en plus exigeants - qui peuvent rendre des produits contaminés impossibles à vendre
- Perte de votre réputation, de vos clients et de vos contrats
- Demandes d'indemnisation de la part des entreprises auxquelles vous avez transmis des animaux nuisibles
- Moral des employés - qui veut rester dans un lieu de travail infesté ?
- Propagation d'une maladie par des aliments ou un air contaminés - saviez-vous qu'une seule déjection ou une seule plume de pigeon peut transporter et transmettre plus de 60 maladies ?
- Dégâts dans vos biens en raison du grignotage et des terriers - les fils électriques sont particulièrement appréciés des rongeurs
- Corrosion des structures métalliques en raison des déjections d'oiseaux
- Procès pour infraction des lois sur l'hygiène
- Dépenses liées à l'éradication des animaux nuisibles - bien plus élevées que le coût des mesures préventives

1. Les souris et les rats figurent en tête de liste des visiteurs indésirables dans les entrepôts.

2. Une seule déjection de souris peut être aussi destructive pour la valeur d'un produit qu'une collision avec un chariot élévateur qui va trop vite.

3. La gestion moderne des animaux nuisibles est bien plus évoluée que cela.

4. Les animaux nuisibles peuvent trouver de nombreuses entrées dans votre chaîne logistique.



La lutte contre les animaux nuisibles et la loi

Si vous manipulez n'importe quelle sorte d'aliments ou d'ingrédients alimentaires, que ce soit pour la consommation humaine ou la consommation animale, vous devez respecter la législation européenne. Les principes essentiels sont énoncés dans le règlement n° 178/2002 sur la législation alimentaire générale de l'UE et chaque pays a ses propres exigences supplémentaires.

Il y a également la législation liée à la propagation d'espèces étrangères envahissantes qui peut nuire à la santé humaine, aux récoltes et à d'autres domaines de l'économie, ou à l'équilibre de la nature. Le règlement de l'UE 2016/1141 répertorie les espèces actuellement préoccupantes.

En outre, l'UE a promulgué des lois sur l'utilisation des pesticides et autres méthodes de lutte contre les animaux nuisibles. Au lieu d'essayer de le faire vous-même, il vaut mieux faire appel à une bonne entreprise de lutte contre les animaux nuisibles qui connaît la loi.

Comment lutter contre les animaux nuisibles

La première chose à faire est de demander à un bon spécialiste d'examiner vos locaux, de faire un rapport sur les animaux nuisibles existants, d'identifier les risques et de mettre en place une surveillance régulière. Voici quelques mesures à prendre, en accord avec le spécialiste :

- Dans la mesure du possible, boucher tous les points d'entrée potentiels d'animaux nuisibles - y compris le quai de chargement et d'autres portes, les véhicules stationnés et les portes d'accès des piétons
- Installer des barrières, par exemple des portes à fermeture automatique bien étanches, des moustiquaires et des rideaux d'air
- Installer des systèmes de lutte contre les animaux nuisibles, par exemple des filets contre les pigeons
- Maintenir une zone d'exclusion d'animaux nuisibles autour du périmètre de votre site, en supprimant une bande de végétation qui peut servir d'abri et, si nécessaire, en demandant à votre spécialiste de la surveiller
- Maintenir vos locaux propres et nets, y compris les cuisines -- et veiller à ce que les emballages alimentaires mis de côté pour être recyclés soient enfermés afin de ne pas attirer les animaux
- Priver les rats et souris de nourriture, eau et abri - mais aussi les priver d'accès aux espaces situés dans les murs, les toits et les conduites de ventilation - et se rappeler que

certains utilisent les tuyaux verticaux pour atteindre des lieux situés en hauteur

- Concevoir vos rayonnages et votre agencement de stockage afin d'inclure une allée d'inspection entre vos produits et le mur, pour faciliter la surveillance des animaux nuisibles
- Veiller à ce que le personnel puisse reconnaître les signes d'infestation, et sache comment déclencher une démarche d'action contre les animaux nuisibles
- Inspecter toutes les marchandises entrantes pour y détecter des signes éventuels de grignotage, de matériaux déchiquetés et de poussière
- Séparer les différents types de produits pour éviter les contaminations croisées
- Faire pivoter les stocks, pour donner moins de temps aux animaux pour s'établir, et, chaque fois qu'une zone est vidée, en profiter pour l'inspecter et la nettoyer
- Nettoyer régulièrement les camions, les conteneurs et d'autres systèmes de transport, et vérifier que les zones où ils sont stationnés ou stockés soient dépourvues d'animaux nuisibles
- Tenir compte de la totalité de la chaîne logistique, et non pas seulement de vos propres locaux - vos fournisseurs pourraient-ils vous exposer à des dangers ?
- Tenir un registre des observations d'animaux nuisibles, des problèmes constatés et des mesures prises - il aidera le spécialiste à mettre au point des stratégies



Ce que les spécialistes peuvent apporter

Les spécialistes qui, grâce à leurs connaissances et à leur savoir-faire pertinents, peuvent élaborer une stratégie de prévention des animaux nuisibles pour vos locaux, ont accès aux techniques de contrôle les plus récentes.

Il faut vraiment laisser le piégeage, l'appâtage empoisonné, la fumigation et autres utilisations de produits chimiques aux professionnels. Les technologies actuelles comprennent des bruits et des odeurs dissuasifs, des régulateurs de croissance des insectes, des moniteurs de phéromones des insectes et des appâtages automatisés. De plus, il existe des systèmes en ligne permettant de tenir des registres et d'assurer une intervention rapide en cas de besoin.

Dans l'idéal, votre spécialiste doit utiliser une approche de gestion intégrée des animaux nuisibles. Elle consiste à employer un mélange de méthodes physiques, chimiques et biologiques afin de limiter la prolifération des animaux nuisibles, de manière économique et avec une utilisation limitée des pesticides.

Choisir un spécialiste

Au Royaume-Uni, cherchez un membre de la British Pest Control Association - www.bPCA.org.uk - car ils sont obligés de respecter des critères de qualité. La norme européenne EN 16636 pour les services de gestion des animaux nuisibles a été créée récemment, et plusieurs entreprises ont maintenant obtenu cette certification.

Article et commentaires sont les bienvenus : editor@eurekapub.eu

Quels sont les principaux animaux nuisibles ?

Bien que toutes les espèces d'animaux aient un rôle à jouer dans le cycle de la vie, certains peuvent devenir des animaux nuisibles s'ils vivent au mauvais endroit. Ce sont notamment :



Les rongeurs
- particulièrement les rats et les souris



Les oiseaux
- surtout les pigeons sauvages et certaines espèces de mouettes attirées par les aliments jetés



Insectes présents dans les produits
- comme les biscuits, la farine, le riz et les cucujides des grains, ainsi que les mites alimentaires



Insectes ravageurs du bois
- tels que les vrillettes



Autres insectes redoutés
- blattes, mouches, etc.



PUISSANCE & PRÉCISION



Le chariot intelligent qui « s'adapte » au cariste

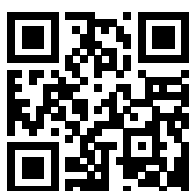
- Intuitif, précis et intelligent
- Contrôle automatiquement la stabilité
- Réduit la vitesse dans les virages
- Sécurité optimisée

Nouvelle génération de
chariots électriques
2,5t à 3,5t 80V

Nouvelles vidéos en ligne sur :
www.chariot-elevateur-cat.com

Aprolis 
LOUEUR DE MANUTENTION

Distributeur officiel Cat® Lift Trucks
France, Belgique, Luxembourg



©2015, 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.

