

Particularités et tendances des services logistiques

Les aspects territoriaux et la principale activité économique d'un pays conditionnent l'état des services logistiques et déterminent la typologie du service de transport (international/national, etc.), l'utilisation d'un mode de transport déterminé (maritime pour les îles), ...

Utilisation élevée/saturation du transport de marchandises par route

Du fait de la hausse de la fréquence des envois, le transport par route s'intensifie et arrive à saturation, entraînant une augmentation de la pollution et un gaspillage énergétique.

Intermodalité

La saturation des routes est l'un des facteurs qui contribuent à renforcer l'utilisation d'autres moyens de transport, ayant un moindre impact environnemental. Leur utilisation combinée est l'intermodalité, qui représente une option importante d'amélioration de l'environnement.

Sous-traitance

L'augmentation de la sous-traitance implique une tendance à l'externalisation des services logistiques, ce qui fait qu'une grande part de la responsabilité et de la possibilité d'action pour l'amélioration environnementale de l'activité du transport de marchandises est aux mains des professionnels indépendants.

Augmentation de l'activité logistique et spécialisation

La spécialisation dans la fabrication de produits et une moindre autosuffisance des pays provoquent une augmentation des échanges commerciaux et, par conséquent, de l'activité logistique.

Plan d'action pour la Méditerranée

Centre d'activités régionales pour la production propre (CAR/PP)

Paris, 184, 3a planta - 08036 Barcelone
Tel. : +34 93 415 11 12 - Fax : +34 93 237 02 86
E-mail : cleanpro@cema-sa.org
http://www.cema-sa.org



Centre d'activités régionales pour la production propre

Ministère de l'environnement Espagne

Gouvernement de la Catalogne Ministère de l'environnement et logement

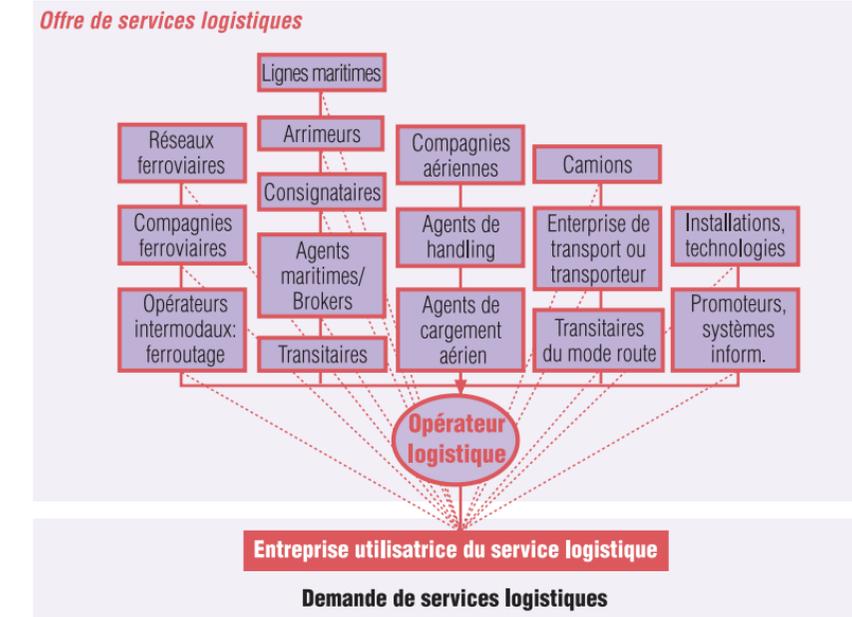


Bonnes pratiques environnementales dans les Services logistiques

Castellano
English
Français

Le Centre d'activités régionales pour la production propre (CAR/PP) du Plan d'action pour la Méditerranée a élaboré cette brochure pour faciliter l'implantation d'un Programme de bonnes pratiques environnementales (PBPE) dans le secteur des services logistiques. Le manuel qui accompagne cette brochure est centré sur le transport terrestre de marchandises, concrètement par route.

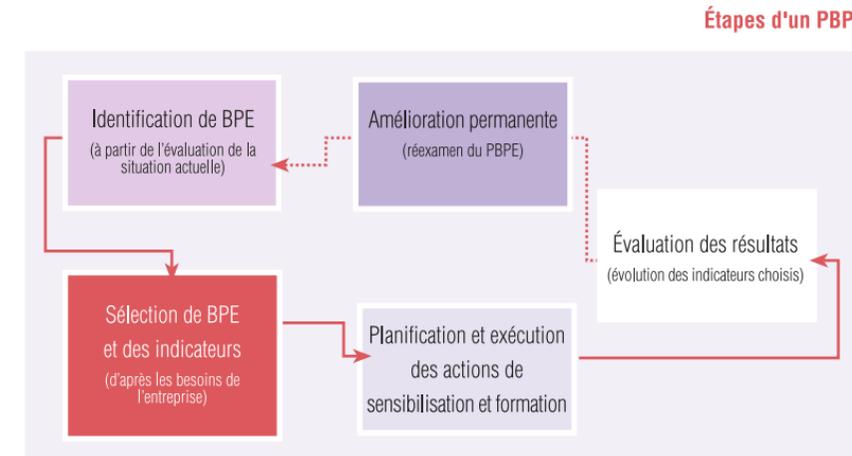
Agents qui interviennent dans les opérations logistiques



Comment implanter un Programme de bonnes pratiques environnementales (PBPE)

Un PBPE doit être conçu et planifié selon une séquence logique et ordonnée, si l'on souhaite garantir le succès et la participation du personnel, qui est essentielle pour la réalisation des objectifs fixés.

Pour cela, les actions pertinentes de **sensibilisation** et **formation** seront menées à bien, en plus d'un suivi de son implantation pour vérifier son efficacité et faciliter la détection de nouveaux besoins.



Il existe **deux types de stratégies** pour implanter un PBPE selon de degré de complexité organisationnelle de l'entité, qui distinguent entre :

- L'opérateur logistique
- Le transporteur indépendant

Comment identifier les bonnes pratiques environnementales applicables

Méthodologie

Pour déterminer quelles bonnes pratiques environnementales (BPE) seront appliquées, un système de matrices qui identifient les impacts environnementaux et les BPE en fonction des processus réalisés par l'entreprise a été développé. De plus, plusieurs fiches avec une information plus détaillée sur les BPE devant être appliquées ont été élaborées.

Étapes

1. Identifier les **processus** réalisés par l'entreprise. Chaque processus possède une **matrice** associée:

- 1- Planification et gestion des itinéraires d'enlèvement et de livraison
- 2- Opération de chargement des marchandises chez l'expéditeur
- 3- Opération de chargement dans les centres logistiques
- 4- Processus physique du transport
- 5- Opération de déchargement de la marchandise
- 6- Rangement et stockage de la marchandise
- 7- Mouvements internes du magasin
- 8- Préparation des commandes, en vrac et emballées
- 9- Maintenance du véhicule
- 10- Maintenance des installations

2. Identifier à quel type d'**entité du secteur logistique** appartient l'entreprise:

- A - Opérateur logistique (ayant toutes les activités)
- B - Agence de transport de chargement complet
- C - Agence de transport de chargement fractionné
- D - Transporteur indépendant
- E - Expéditeur et consignataire

3. Déterminer quelles sont les **BPE** qui devront être appliquées selon le type d'entité du secteur logistique auquel correspond l'entreprise, en consultant les matrices des processus que l'entreprise réalise. Par la suite, la fiche correspondant à la BPE appropriée*, qui fournit des informations complémentaires sur les BPE devant être appliquées, sera consultée.

*La colonne "N" indique le numéro de la fiche devant être consultée dans chaque cas.

Exemple

Matrice 5

5	OPÉRATION DE DÉCHARGEMENT DES MARCHANDISES	A	B	C	D	E	N	
	Lors de l'opération de déchargement de marchandises, il peut se produire les impacts environnementaux suivants :							
E	<ul style="list-style-type: none"> • Pollution atmosphérique par consommation de combustible due à : <ul style="list-style-type: none"> - Des moteurs au ralenti et une conduite peu soignée, ce qui entraîne des consommations inutiles de combustible. - Un manque de coordination avec la logistique inverse (récipients vides, palettes, cartons pliables), ce qui implique des voyages à vide qu'il faut refaire plus tard. • Pollution du sol: <ul style="list-style-type: none"> - Temps d'attente pour le déchargement dans les zones attenantes à celle du déchargement avec risque de déversements • Génération de déchets: <ul style="list-style-type: none"> - Déchargement incorrect à cause d'un manque de normes de déchargement ou de formation à ce sujet • Sinistralité: <ul style="list-style-type: none"> - Déchargement en dehors du centre avec risque d'accidents à cause d'une mauvaise manipulation. 							
N								
V								
I			X	X	X	X	X	1
R			X	X	X			1-8
O								
M								
P								
A			X	X	X			4
N								
C								
E								
M								
T								
S		X	X	X			3	
E								
N								
T								
A								
U		X	X	X			6	
X								
	<ul style="list-style-type: none"> • Respecter les consignes de déchargement, notamment pour les produits dangereux. Coordination avec le conseiller de la sécurité du transport du déchargeur. • Arrêter le moteur. Fixer des limites de temps à partir duquel le moteur ne peut plus être en marche car la consommation pendant le ralenti est supérieure à la consommation lors d'une nouvelle mise en marche. • Logistique inverse (palettes, caisses, conteneurs, déchets, etc.) traitée suivant des consignes bien précises et fixées par l'expéditeur. • Formation du personnel impliqué dans ces opérations. Respecter les moyens de gestion des déchets du déchargeur. Suivre les procédés environnementaux implantés dans l'entreprise où il se trouve. 	X	X	X	X	X	3	
B		X	X	X	X	X	3	
P		X	X	X	X	X	1-8	
E		X	X	X	X	X	1-3	
	...							

Fiche 1 : pollution atmosphérique

(voir fiche 1)

Fiche 8 : logistique inverse

Logistique inverse:

1. Retour des récipients et du matériel d'emballage pour que les produits parviennent au client en bon état
→ politique environnementale de réutilisation

BPE applicables

- ◇ Maintenir une identification sans équivoque du matériel appartenant au client
- ◇ Minimiser le matériel en circulation (grâce au retour rapide)
- ◇ ...

Impacts environnementaux générés si les BPE ne sont pas appliquées

- ◇ Génération de déchets à cause de récipients ou d'emballages cassés
- ◇ ...

2. Retour de produits erronés ou endommagés

BPE applicables

- ◇ Analyse et identification de la phase défectueuse de la logistique et correction des causes de l'erreur, si possible.
- ◇ ...

Impacts environnementaux générés si les BPE ne sont pas suivies

- ◇ Génération de déchets par obsolescence ou péremption des produits.
- ◇ ...

Exemples d'indicateurs de contrôle

- ◇ Nombre de voyages de récipients ou d'emballages consignés