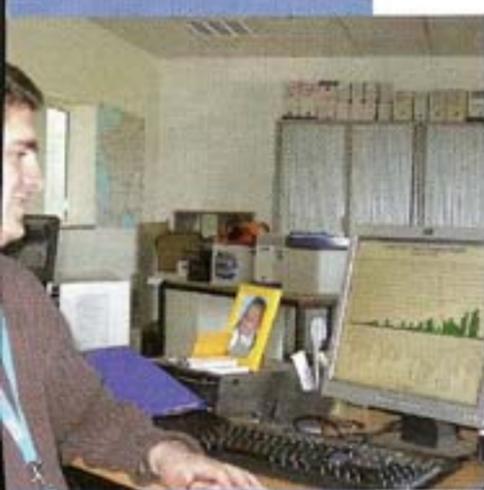


en résumé

La plate-forme Décathlon de l'Isère, sous l'impulsion de son responsable logistique Jérôme Cèbe, a mis en place un système de détection de chocs Shockswitch, distribué par Tilt Import, qui équipe l'ensemble de son parc Still de machines de magasinage. Ce système lui permet d'améliorer très sensiblement ses coûts entraînés par les casses de matériels fixes (palettiers) et mobiles (chariots de manutention) ainsi que son suivi sécurité.

La plate-forme Décathlon de l'Isère offre une surface de 24 000 m². Elle emploie 130 personnes en contrat à durée indéterminée et utilise 20 machines de magasinage Still (transpalette, gerbeurs, rétractables). Elle manipule 30 millions de produits par an.



Jérôme Cèbe en phase d'exploitation sur le logiciel Shockswitch

Gestion de parc

La détection de chocs chez Décathlon, un sport d'équipe

Le responsable logistique du magasin de stockage Décathlon de l'Isère a déployé une démarche de réduction des coûts liés à la gestion de son parc de chariots de manutention. Tilt Import avec son système Shockswitch, désormais dénommé "Impact Manager", lui a apporté la solution en y incluant la préoccupation sécuritaire.

Jérôme Cèbe, responsable logistique du site de stockage et de distribution des produits Décathlon pour les régions Rhône-Alpes et Auvergne, a intégré un double impératif de sécurité et de rentabilité concernant la gestion de son parc de chariots de magasinage. Il lui fallait un instrument de mesure précis, fiable et aisément intégrable par les opérateurs du site. Il a choisi le Shockswitch de Tilt Import dont l'installation et le fonctionnement ont été assurés en partenariat avec Still, le fournisseur du parc chariots.

La sécurité par la responsabilisation personnelle

"Taper un pylône, est souvent coûteux, de plus, selon la pyramide des risques, un petit choc peut se révéler le signe annonciateur d'un très grave accident" explique Jérôme Cèbe. Certaines zones de la plate-forme sont réservées à des caristes déterminés. La clé nominative de contact de Shockswitch a résolu le problème en permettant de définir les opérateurs ayant accès à la conduite de la ou des machines qui leur sont attribuées. De plus, ce même contrôle d'accès évite les conflits de répartition des machines pour des questions de recharge de batteries incomplètes ou « oubliées » par certains des utilisateurs précédents. Enfin, un engin de manutention laissé seul quelques instants et équipé d'une simple clé de contact peut être utilisé par n'importe quel chauffeur-livreur extérieur avec les risques que cela entraîne "Un système faisant appel à une clé digicode est plus coûteux que le Shockswitch et les utilisateurs trouvent toujours le moyen de « craquer » les codes, quel que soit leur degré de sophistication. Avec le système que nous avons installé, l'utilisateur ne peut pas laisser la clé sur la machine lorsqu'il la quitte." rapporte Jérôme Cèbe.

Une démarche participative...

Une réunion d'explication a préparé l'installation de Shockswitch sur les machines et son utilisation par les opérateurs. Elle a été marquée par la remise de la clé personnelle et d'une « charte » des droits et des devoirs de chacun. Des tests ont été réalisés sur le



De gauche à droite, les partenaires : Jérôme Czap, Jérôme Cèbe, Philippe Bernier et Alain Ruet

terrain en compagnie des représentants du CHSCT et du technicien de Still qui s'est chargé de la pose sur les chariots. Le système est d'autant mieux perçu qu'il confère un sentiment de propriété à l'opérateur. La formation à l'exploitation du système, qui requiert une petite connaissance et un peu de pratique, a été assurée par Jérôme Czap, directeur technique de Tilt Import.

...non exempte de contrôles

Le réglage du niveau de déclenchement des chocs, validé par le technicien Still, a pris deux heures et a été réalisé avec le responsable logistique aux commandes des machines (transpalettes et gerbeurs). "Pour les entrées dans les camions qui comportent des seuils susceptibles d'occasionner des chocs, chaque cariste adapte son propre mode de conduite pour éviter de déclencher le détecteur" lance Jérôme. D'autant que le signal d'un choc ne passe pas inaperçu : la machine émet un signal sonore très bruyant : effet dissuasif garanti ! Sensibilisé par la sécurité, le CHSCT a proposé qu'à partir d'un certain nombre de chocs, l'opérateur soit mis à pied pour une journée, c'est-à-dire qu'il effectue son travail sans l'aide de l'engin de manutention. Toutefois, la mise en place de Shockswitch, utilisé comme un moyen d'identification, n'est aucunement lié à une sanction. En tant que responsable général, Jérôme rediffuse les informations obtenues à l'aide de Shockswitch aux chefs d'équipe. Ces derniers les gèrent comme « patrons » de leur division. Chaque opérateur est informé, cela l'incite à se poser des questions sur son mode de conduite.

Des données simples et précises

Le logiciel de Shockswitch fournit un graphique indiquant le nombre de chocs sur une durée (par exemple un mois) et un second graphique qui ramène ce nombre de chocs au nombre d'heures effectuées par l'opérateur. En effet, 2 chocs enregistrés sur quelques minutes d'utilisation n'ont pas du tout le même impact



Une partie de la zone d'expédition de l'entrepôt Décathlon

Les effets induits

La clé du Shockswitch permet un «autocontrôle» avant le démarrage. Si le cariste constate qu'un choc s'est produit avec l'utilisateur précédent, il ne met pas sa clé de contact. Il appelle le

responsable sur un poste fixe dédié. Ce dernier arrive avec Data Ranger et enregistre l'historique du conducteur précédent. Dans le même temps, cela permet au cariste d'effectuer un contrôle de sa machine avant le démarrage (comme chez un loueur de voiture) ainsi que cela figure dans les recommandations de la Cnam.

Une greffe naturelle !

L'installation technique a été réalisée par le technicien Still, fournisseur des chariots. "Le fournisseur du parc connaît ses machines, il est le plus à même d'installer le détecteur de choc dans les meilleures conditions." explique Jérôme Czap. Ce type de produit présente l'avantage de permettre une assistance téléphonique efficace. "Si je décide de changer de parc chariots, je peux récupérer mon système de détecteur de chocs" ajoute Jérôme Cèbe.



Le boîtier de prélèvement des données sur la machine

que 14 sur un mois ! "Celui qui collectionne le plus de chocs n'est pas forcément celui qui conduit le plus mal" déclare Jérôme Cèbe. "On est obligé de se livrer à une analyse. Il ne s'agit pas d'une opération presse bouton, il ne faut pas oublier que nous gérons des hommes !" poursuit-il. L'extraction mensuelle des données prend une dizaine de minutes au responsable logistique auxquelles s'ajoutent une vingtaine de minutes pour relever les infos de chacune des 20 machines du parc, à l'aide d'un boîtier de prélèvement (Data Ranger).



La clé nominale en contact avec la prise d'Impact Manager

Jean-Louis Rabeux

