



Question sur la prise en compte de certains impacts environnementaux dans une entreprise de logistique

Synthèse de Pascal MANINI, novembre 2007

I. Problématique

La définition du champ de certification est souvent une difficulté pour les entreprises, notamment en ce qui concerne la précision relative aux activités exclues du système de management environnemental. C'est aussi, une problématique pour l'auditeur ISO 14001. Pour l'illustrer, nous vous présentons cet exercice :

« Une entreprise de service réalise la gestion de contrat de logistique pour un groupe international. Cette entreprise sous la contrainte du groupe souhaite être certifiée ISO 14001. Les contrats de logistique gérés sont en fait des contrats de prestations de livraison de matière première à destination.

Grâce à son analyse environnementale, l'entreprise a identifié ces aspects et impacts environnementaux liés à son activité administrative. Certains aspects et impacts indirects ont été notés pour présenter sa volonté dans la prise en compte de l'environnement dans ces activités et surtout pour sensibiliser ces prestataires. Une planification est définie pour réaliser l'exhaustivité de son analyse des impacts indirects dans le cadre de l'élargissement du périmètre de certification. Le périmètre de certification demandé est un périmètre d'organisation de logistique ».

Cette entreprise doit-elle prendre en compte tous les impacts générés par le transport de matières en fonction du périmètre de certification demandé actuellement ?

II. Réponses proposées :

Les auditeurs de GSA Management ont chacun exposé leur point de vue.

Auditeur n°1 : non

Si l'entreprise de service a expliqué sa volonté d'exclusion du domaine d'application l'activité de transport de matières dans son périmètre d'organisation logistique (cf. annexe A1 du chapitre 4.1 des exigences générales)

Auditeur n°2 : « Peut-être »

Le périmètre doit prendre en compte au minimum :

- les activités administratives : elles ont un impact direct lié aux opérations "manuelles" des salariés ;
- l'activité "déplacement / livraison" de la partie transport (sauf la partie gestion du matériel roulant, volant ou navigant).

Par exemple, les impacts liés à la consommation de carburant et d'électricité sont directement liés :

- aux circuits de livraison choisis (est-ce que c'est le transporteur qui choisit le circuit ou le prestataire de gestion logistique ?) ;
- au mode de livraison choisi : avion, train, camion (quelle est le contenu du contrat qui lie le transporteur et le prestataire de gestion logistique ? qui choisit... ?).

Le périmètre n'est cependant pas nécessairement élargi aux activités de gestion et d'entretien des engins de transport. Le périmètre étant acceptable en fonction des exigences définies dans le contrat entre transporteur et le prestataire de gestion logistique.

Il y a donc l'identification des impacts indirects liés à la gestion du matériel. Cependant, la question est de savoir comment l'organisme peut-il agir sur ceux-ci par l'intermédiaire d'exigences contractuelles.

Auditeur n°3 : oui

Du fait d'une activité de logistique (incluant la gestion des transports de matières), l'organisme doit prendre en compte les impacts du transport pour en minimiser les effets au travers de ses choix (prestataire / type de rotation / fréquence des rotations, optimisation des parcours et des charges, prise en compte des éléments de trafic...).

Il faut prendre en compte les impacts indirects des activités (faut-il les prendre tout de suite lors d'un audit initial ou peut-on le planifier ?).

III. Conclusion de Pascal MANINI:

On remarque les écarts entre les avis de nos auditeurs. Cependant, un consensus semble se dessiner pour les « oui ».

C'est en tous les cas, la solution la plus raisonnable pour éviter de mettre un écart majeur à la société lors de l'audit pour oubli d'identification des impacts indirects et pour défaut de maîtrise des prestataires.

Bien sûr, cette réponse n'est pas définitive et les modalités de prise en compte des impacts indirects doit être précisées :

- L'entreprise peut-elle fixer des objectifs de consommation, de kilométrage, de ratio poids et volume des cargaisons ?
- Comment est-elle intégrée dans le cadre de l'évaluation des fournisseurs prestataires de son commanditaire ?
- Comment peut-elle gérer les contrats d'affrètement et les voyages à vides, le respect des plans de maintenance et les révisions / contrôles techniques des véhicules ?