

ÉDITION 1/2020

DACHSER

magazine

UN MONDE DE LOGISTIQUE INTELLIGENTE



**DE BONNES
BOUTEILLES EN
DE BONNES MAINS**

LOGISTIQUE À VALEUR
AJOUTÉE POUR
VINS ET SPIRITUEUX

BENELUX

UN RÉSEAU
POUR LE RÉSEAU

**LOGISTIQUE
EUROPÉENNE**

DES CADRANS
POUR BIG BEN

EN MOUVEMENT

Le transport de charges exige des véhicules appropriés, et ce depuis des millénaires. L'esprit d'invention et la course aux superlatifs sont indissociables de cette évolution technique.



5 200 ans, c'est l'âge du kolo, une roue montée sur un axe la plus ancienne au monde. Cet élément, qui provient probablement d'un chariot préhistorique, a été découvert en 2002 près de Ljubljana, capitale slovène.



123 tonnes, tel est le poids d'un monolithe transporté au XVIe siècle sur 70 kilomètres jusqu'au palais impérial à Pékin. Le transport aurait été réalisé à l'aide d'un énorme traîneau. Pour faciliter les opérations entre la carrière et le palais, les manœuvres ont été effectuées en hiver, sur une épaisse couche d'eau gelée.



12 chevaux étaient nécessaires au XIXe siècle pour transporter des charges allant jusqu'à huit tonnes. Sans la puissance des moteurs, le transport de charges exceptionnelles relevait de la gageure. C'était en particulier le cas pour le cocher, qui n'était pas assis sur un siège, mais sur le dos de l'un des douze chevaux. Des roues pouvant atteindre 18 centimètres de large empêchaient les chariots de s'enfoncer dans les chemins.



13 wagons à bière et dix camions furent livrés par Daimler entre 1896 et 1899 – jusqu'à Paris et Londres. Disposant d'une traction arrière, le premier camion à essence au monde était proposé en trois motorisations et pouvait supporter des charges de 1,5 à 5 tonnes. Puissance maximale : environ six chevaux-vapeurs.

65 tonnes de pierres, c'est le volume transporté à chaque rotation sur un terrain en pente par l'eDumper, un camion-benne suisse. Plus grand véhicule électrique au monde avec un poids propre de 45 tonnes, sa batterie n'a quasiment jamais besoin d'être rechargée. Comment cela est-il possible ? Cet engin de carrière transportant toujours sa cargaison en descente, sa batterie peut ainsi automatiquement se recharger. Avec une benne à vide, cette énergie suffit pour la montée. En 10 ans, ce géant devrait permettre d'éviter environ 1 300 tonnes d'émissions de CO₂.



53,50 mètres, c'est la longueur des « road trains » qui sillonnent l'outback (arrière-pays aride) australien. En Europe, les plus longs véhicules, qui arpentent les routes finlandaises, atteignent tout de même 31,5 mètres.

DOSSIER

Logistique des vins et spiritueux :

De bonnes bouteilles en de bonnes mains 04

FORUM

Hommes & marchés : 10

Changement à la tête de Dachser DIY-Logistics ;
du diesel à partir d’huile de friture et du nouveau
laboratoire du futur de Dachser

Essai : Branchés – l’aventure de l’électricité 14

COMPÉTENCES

Liaisons directes : de la Bavière aux rives
de la Tamise – des cadrans pour Big Ben 16

Les métiers de la logistique : Le coordinateur
informatique ou une histoire de gènes 20

SQAS : Miser sur la sécurité 22

RÉSEAU

Compétence réseau :
Nouvelles du monde de Dachser 26

Portrait d’un site logistique :
Le Benelux – un réseau pour le réseau 28

ESPACE ÉCHANGES

Corporate Responsibility : Les chances
pour les audacieux – actualité et perspectives,
vues par Bernhard Simon, CEO de Dachser 32

BONNES NOUVELLES

Un bon point pour la navigation :
moins d’émissions de soufre 35



04



16



20



32

Abonnez-vous en un clic à notre eLetter !



Toutes les facettes du monde captivant de la logistique en un clic sur www.dachser.fr/eletter (en anglais)



DACHSER magazine

Éditeur : DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D-87439 Kempten, Internet : www.dachser.com **Directeur de la publication :** Dr. Andreas Froschmayer **Rédacteur en chef :** Christian Auchter, tél. : +49 831 5916-1426, fax : +49 831 5916-8-1426, e-mail : christian.auchter@dachser.com **Comité de Rédaction :** Theresia Gläser, Annette Rausch, Madlen Recla, Christian Weber **Vente :** Andrea Reiter, tél. : +49 831 5916-1424, e-mail : andrea.reiter@dachser.com **Production :** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, D-82166 Gräfelfing, e-mail : info@schick-kommunikation.de **Chef de projet :** Marcus Schick **Conception :** Ralph Zimmermann **Crédit photos :** photos internes sauf Matthias Sienz (p. 1, 6, 7, 8), gettyimages (p. 2, 3, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 34, 35), depositphotos.com (p. 2), Moët & Chandon (p. 3, 4, 5), Glashütte Lamberts (p. 16), Noah Yager (p. 3, 20, 21), istockphoto.com (p. 3, 32) **Illustration :** Ralph Zimmermann (p. 14, 15) **Impression :** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu **Tirage :** 37 000 ex. / 61^{ème} année **Périodicité :** trimestrielle **Langues :** allemand, anglais, français, espagnol **Traduction :** Klein Wolf Peters GmbH, Munich. Ce produit a été fabriqué à partir de bois issu de forêts certifiées FSC® et d'autres matériaux contrôlés.



DE BONNES BOUTEILLES ENTRE DE BONNES MAINS

Le secteur des vins et spiritueux a besoin de solutions logistiques sur mesure. Depuis Nuremberg et Hörsching (Autriche), Dachser approvisionne les secteurs de la distribution, de la restauration et de l'événementiel en produits haut de gamme de Moët Hennessy. S'y ajoutent également de nombreux services à valeur ajoutée, rattachés au Champagne et aux spiritueux de marque.

Ici, l'art et la danse cohabitent sous un même toit. La Maison de l'Art abrite aussi le très select Club P1, célèbre discothèque de Munich. Il occupe l'arrière du bâtiment, tourné vers le parc « Englischer Garten ». L'endroit est unique, la vue splendide. Le Champagne, toujours de la fête, doit être réapprovisionné chaque semaine par dizaines de bouteilles, mais la livraison n'est pas possible par camion. « Les accès n'étant pas adaptés, le Champagne est acheminé par plusieurs petits véhicules en même temps », indique Stefan Käufer, Key Account Manager, Dachser Food Logistics.

Livrer l'Hôtel Adlon, l'un des grands hôtels de Berlin, relève aussi du défi. La première porte donnant sur la rue et normalement destinée à la réception des livraisons, est fermée. Le transporteur ne peut pourtant pas décharger et laisser les précieux colis sur le trottoir : « Nous chargeons donc les bouteilles sur un chariot élévateur et traversons le garage souterrain pour aller les déposer dans la réserve », rapporte Stefan Käufer. Le Champagne est un produit d'exception – aussi dans sa livraison.

Ne peuvent prétendre à l'appellation « vin de Champagne », ou « Champagne » tout court, que les vins originaires de la région de Champagne, entre Reims et Troyes. Elle rassemble plusieurs régions viticoles, où sont cultivés surtout les cépages Pinot Noir, Meunier et Chardonnay, et où, dès l'époque des Romains on produisait déjà du vin blanc. Au XVII^{ème} siècle, le vin nouveau n'était pas livré seulement en tonneaux, mais aussi en bouteilles, où le vin continuait →





Logistique haut de gamme
vins et spiritueux
pour Moët Hennessy



À la préparation des bouteilles individuelles ...



... s'ajoutent le lavage de vaisselle ...



... et le remplissage de présentoirs

à mûrir et à fermenter. Si les Anglais n'avaient pas autant raffolé de cette boisson pétillante, les vignerons auraient sans doute abandonné la fermentation en bouteille, une méthode onéreuse et quelquefois même dangereuse : d'innombrables bouteilles explosaient sous la pression du gaz carbonique. Il a fallu de nombreuses années aux vignerons pour maîtriser la fermentation en bouteille.

Des solutions logistiques complètes, un interlocuteur unique

Aujourd'hui les bouteilles peuvent être entreposées et transportées sans danger. Depuis la banlieue de Reims et jusqu'à Nuremberg, Dachser achemine annuellement pour le compte de Moët Hennessy Deutschland environ 30 000 palettes entre autres de Moët & Chandon, Veuve Cliquot, Dom Pérignon, et de Cognac de la marque Hennessy. À Nuremberg, dans l'entrepôt central, ces boissons de luxe occupent jusqu'à 6 000 emplacements-palettes, et 1 500 en Autriche dans l'entrepôt Dachser de Hörsching, près de Linz, qui approvisionne le marché domestique. À partir de ses sites, Dachser ne livre pas seulement les hôtels et restaurants, mais aussi les entreprises de catering, les armateurs et le secteur de la distribution. Les avis de livraison et les commandes sont communiqués via l'interface EDI et traités électroniquement jusqu'à la livraison.

« Depuis quelques années, nous augmentons régulièrement le volume de nos activités dans le domaine de la logistique des vins et spiritueux. Actuellement, dans l'ensemble du réseau Dachser mondial, environ 10 % de nos emplacements-palettes sont consacrés aux produits de ce secteur, explique Alfred Miller, Managing Director Dachser Food Logistics. Notre objectif : accompagner nos clients de la vigne au linéaire. En tant que one-stop-shop, nous proposons à ce secteur un vaste éventail de services : transports dans le monde entier, via notre puissant réseau, opérations de fret aérien et maritime, solutions complètes et intégrées d'entreposage, stockage des boissons alcoolisées dans des

INFO

Questions fiscales

En dépit du grand marché intérieur, de l'Union douanière et de l'Excise Movement and Control System, chaque pays européen a gardé un ensemble de réglementations qui lui sont propres et définissent la forme et le montant des droits d'accise. Le calculateur d'accise on-line développé par Dachser, l'« excisecalculator », (www.excise.dachser.com) permet de savoir rapidement quel en est le montant. Après saisie des données concernant le produit, telles que sa nature, sa teneur en alcool, sa quantité, et son pays de destination, cet outil calcule les droits d'accise correspondants.

Alfred Miller,
Managing Director
Dachser Food
Logistics



” Notre objectif : accompagner nos clients de la vigne au linéaire. En tant que one-stop-shop, nous proposons à ce secteur un vaste éventail de services

entrepôts spécialement aménagés, services logistiques supplémentaires, dont, entre autres, le montage de présentoirs pour articles promotionnels, la réalisation d’emballages très variés, les prestations au point de vente, et le règlement de toutes les formalités fiscales autour des droits d’accise.

Le Champagne apporte à tout évènement marquant le couronnement idéal. C’est pourquoi, à Nuremberg, au-delà de la préparation des commandes pour le secteur de la distribution, la confection et l’emballage de coffrets cadeaux occupent une place importante. Certaines bouteilles au prix à quatre chiffres requièrent attention, précaution et application. « Le soin apporté à la manutention de nos produits et la flexibilité dans la réalisation de nos diverses actions promotionnelles sont nos exigences majeures envers notre partenaire logistique. Dachser y répond parfaitement », déclare Piotr Majchrzak, CFO de Moët Hennessy Deutschland. Les collaborateurs portent des gants de tissu pour manipuler les coffrets cadeaux de valeur. « Ils vérifient aussi que l’étiquette est à la bonne place sur la bouteille et l’emballage impeccable », ajoute Michael Scheid, General Manager Dachser Food Logistics à Nuremberg. Si le résultat de l’examen est satisfaisant, les coffrets cadeaux sont complétés d’une carte portant un message, personnel ou de félicitation, puis envoyés par coursiers.

Du Bal de l’Opéra à l’« Oktoberfest »

Outre les coffrets cadeaux individuels, Dachser se charge aussi, comme service à valeur ajoutée, du montage de présentoirs en grand nombre. En 2019, il y en a eu environ 5 800 qui ont quitté le site Dachser pour les points de vente. Mais ce fut aussi le cas de bien d’autres éléments publicitaires dont, pour n’en citer que deux, une Vespa et une Rikscha, placées au centre d’actions promotionnelles dans des supermarchés, filiales respectives de Metro et d’Edeka. Les produits Moët Hennessy sont également présents lors de nombreuses grandes manifestations, telles que le Bal de l’Opéra, à Dresde, le Gallery Weekend à Berlin ou l’Oktoberfest à Munich.

Le site Dachser de Nuremberg ne fournit pas seulement les bouteilles, mais aussi les verres, des seaux à Champagne, des drapeaux et des présentoirs. « Pour les verres, nous avons fait installer des lave-vaisselle de taille industrielle », indique Michael Scheid. En effet, la manifestation terminée, les verres utilisés reviennent à Nuremberg pour y être lavés, triés, éliminés s’ils sont endommagés, puis rangés – en attendant la prochaine manifestation.

Pour les grandes occasions, Dachser propose encore un autre service sur mesure : les clients peuvent faire graver sur les bouteilles le motif individuel de leur choix. Le site de Hörsching, en Autriche, est équipé d’une machine à graver au laser qui, en quelques minutes, grave nom, félicitations ou autres sur les nobles bouteilles. Ces « réalisations sur mesure » sont destinées à des personnalités, invitées par exemple à de grandes compétitions sportives traditionnelles, comme la course du Hahnenkamm, dans les Alpes de Kitzbühel. →



Service Dachser pour les actions promotionnelles du secteur de la distribution



L'entrepôt
de Nuremberg

Si une bouteille vient à se casser dans le cadre d'un de ces services individuels autour du Champagne et des spiritueux, le col de la bouteille, le bouchon et le muselet doivent être gardés à part et répertoriés pour le règlement des droits d'accise, démarche fiscale que Moët Hennessy a également confiée à Dachser. Pour ses clients, le logisticien dispose à Nuremberg d'un entrepôt fiscal de stockage. À leur sortie de France, les bouteilles ne sont pas imposées avant d'entrer en Allemagne et d'y être stockées. Elles deviennent redevables des taxes quand elles sont mises à la consommation. « À intervalles réguliers, les douanes

viennent contrôler les cols des bouteilles brisées », explique Stefan Käufer, Dachser Key Account Manager. L'agent des douanes doit donner son accord pour que les bouteilles cassées soient exemptées des droits d'accise.

Que le Champagne soit un produit d'exception, c'est ce dont témoignent aussi les remerciements écrits, adressés à Dachser Nuremberg. Un certain nombre émanent de personnalités, reconnaissantes du traitement parfait de leur envoi. Avant que les bonnes bouteilles offertes comme cadeaux puissent réjouir par l'excellence de leur contenu, il faut d'abord l'excellence du service logistique. D. Kunde

ENTRETIEN



Logistique contractuelle : partenariat logistique et croissance commune

Il n'y a pas que dans le domaine des vins et spiritueux que le stockage et les services à valeur ajoutée sont très demandés. Par ses prestations de logistique contractuelle, Dachser répond aux attentes, très variées, de ses clients. Interview d'Alexander Tonn, Corporate Director Corporate Contract Logistics chez Dachser.

Monsieur Tonn, où réside la valeur ajoutée de la logistique contractuelle ?

Alexander Tonn : La logistique contractuelle offre des solutions intégrées, pour lesquelles nous combinons les transports entrants et sortants avec des prestations d'entreposage et des services à valeur ajoutée. Notre objectif est d'optimiser le bilan logistique de nos clients grâce à la combinaison intelligente de ces prestations. Dans ce domaine, Dachser a consenti d'importants investissements. Ainsi, au cours des cinq dernières années, à l'échelle mondiale, le nombre d'emplacements-palettes a augmenté de 22 % atteignant 2,4 millions. La proportion dans laquelle les entreprises commerciales et industrielles externalisent leur entreposage dépend des secteurs et de l'évolution des marchés.

Comment peut-on concilier le caractère individuel des solutions et le respect, fondamental, des normes imposées aux vastes réseaux de transports de groupage ?

L'un n'exclut pas l'autre, et, qui plus est, nous nous appuyons sur ces standards : grâce aux solutions d'entreposage déjà existantes, réalisées pour plus de 1 430 clients, sur les 177 sites de notre réseau mondial, nous pouvons puiser dans

un pool de processus déjà éprouvés pour élaborer ces solutions. Ces processus se recoupent de 60 à 80 %. Le reste est constitué des services individualisés à valeur ajoutée ou de processus particuliers relatifs à l'entrée et la sortie des marchandises. C'est là qu'interviennent nos experts en planification et mise en œuvre, avec tout leur savoir-faire, pour développer de nouveaux processus, bénéfiques au client, les intégrer dans notre système Mikado de gestion d'entrepôt et les optimiser.

À quel secteur l'offre Dachser de logistique contractuelle s'adresse-t-elle ?

Nous nous tournons principalement vers les secteurs et les produits pour lesquels nous avons déjà acquis une grande expertise au sein de notre réseau routier européen et dans le domaine Air & Sea Logistics : dans le cadre de la Business Line Food Logistics les entreprises de renom de l'industrie et de la distribution des produits alimentaires, à température dirigée ou non, ainsi que, dans le cadre de la Business Line European Logistics, des clients d'autres secteurs, comme FMCG (fast moving consumer good) et DCG (durable consumer goods), ou bien aussi DIY-Logistics, Chem-Logistics et le domaine de l'électronique.



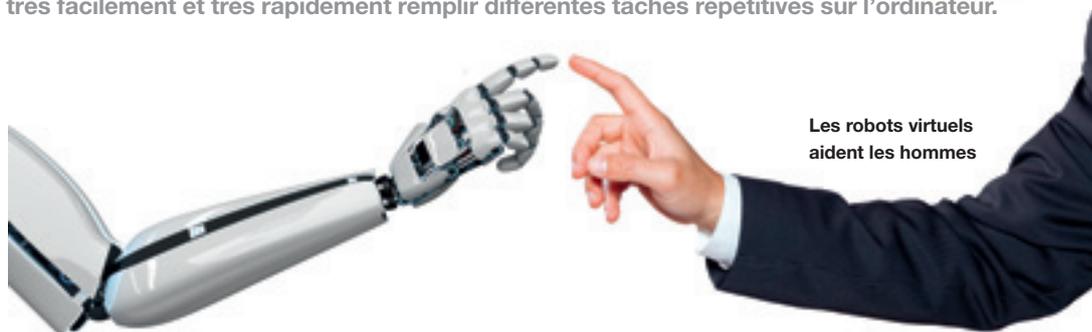
Les vins pétillants n'ont l'air de rien, mais recèlent une force insoupçonnée : le gaz carbonique contenu dans l'espace vide du col de la bouteille (25 millilitres environ) entre le Champagne et le bouchon, maintient une énorme pression dans la bouteille. Quand celle-ci a été mise au frais, cette pression est légèrement supérieure à quatre bar – plus que dans un pneu de voiture bien gonflé. À température ambiante, elle monte même jusqu'à sept bar.

EN DIRECT DU LABORATOIRE DU FUTUR

Automatisation des processus

COMME PAR ENCHANTEMENT

La RPA (Robotic Process Automation), est une nouvelle technologie informatique. Pleine de promesses, elle est utilisée par un nombre croissant d'entreprises : les robots virtuels peuvent très facilement et très rapidement remplir différentes tâches répétitives sur l'ordinateur.



Les robots virtuels aident les hommes

Dans le cadre de la série d'articles « Échos du laboratoire du futur » nous présentons les résultats des études menées dans le département Research & Development en étroite collaboration avec divers autres départements et agences, ainsi qu'avec le Dachser Enterprise Lab à l'Institut Fraunhofer IML, et d'autres partenaires dans le domaine de la recherche et de la technologie.

De nombreuses technologies d'avenir font l'objet de longs débats et discussions, tout en n'influençant en rien la réalité pratique et quotidienne du travail et de la logistique, pendant que, d'autres s'installent discrètement dans de multiples entreprises. La RPA compte parmi ces « Hidden Technology Champions ».

La RPA, l'automatisation robotisée des processus, consiste à automatiser des tâches manuelles sur ordinateur, à l'aide de robots virtuels, appelés « bots ». Ceux-ci se servent de programmes informatiques comme le feraient des collaborateurs humains en travaillant sur une interface graphique, équivalant au clavier et à la souris. Par exemple : pour saisir une donnée, le bot se rend à la zone de saisie sur l'interface du site web ou de l'application à compléter, et y intègre les données qu'il est allé chercher auparavant de la même façon sur une source déterminée à l'avance.

Travailler sur différentes interfaces

Le bot RPA normal n'est pas capable de flexibilité ou d'intelligence. Il suit strictement un processus préalablement défini. Par exemple : « Ouvrir le fichier Excel dans le répertoire X, se rendre sur la cellule B 10 et en copier le contenu de données. Ouvrir dans le navigateur web le site www.xyz.com, et renseigner la zone de saisie avec les données copiées dans le tableau Excel », etc. Sans même savoir programmer, à l'aide des outils RPA disponibles sur le marché, il est possible d'apprendre assez rapidement au bot à effectuer ce processus : il suffit de lui en faire la démonstration et d'installer quelques liaisons logiques. Avec les fichiers scripts et les macros, précurseurs des bots RPA, il était déjà possible de réaliser des processus automatisés, mais ils n'étaient utilisables que pour une application ou

une page web déterminées, alors que les bots peuvent travailler dans les interfaces les plus diverses.

Parmi les tâches typiques qui peuvent actuellement être effectuées par des bots RPA, on compte : remplir des masques de saisie ou de formulaires, ouvrir et traiter certains e-mails, charger et télécharger des fichiers, collecter des données ou effectuer des calculs.

Parfait pour les actions routinières

Partout où les tâches à remplir sont répétitives et ressenties par les collaborateurs comme monotones et ennuyeuses, il est possible de les en libérer en se servant d'un bot. Celui-ci peut fonctionner 365 jours par an, avec des performances et une qualité de travail constantes. En revanche, le bot RPA n'apprécie pas les changements inattendus dans le processus : les erreurs s'accumulent et le collaborateur humain doit intervenir.

À l'avenir, les bots apprendront de leurs erreurs avec l'aide d'algorithmes d'apprentissage machine et deviendront plus flexibles, mais ces bots super-intelligents ne sont pas encore pour demain. À terme plus ou moins proche, l'intelligence artificielle n'aura pas encore assez progressé pour être en mesure de réagir aux événements imprévus avec la rapidité, l'efficacité et la fiabilité que pourrait avoir un homme. En étant réaliste, on ne peut guère attendre de l'intelligence artificielle que de petits progrès, comme par exemple, avec l'apprentissage machine, de réussir à traiter aussi des données non structurées comme les textes, la parole ou des images.

Andre Kranke,
Department Head R&D Research & Innovation Management



Le marché du DIY attend une offre d'une grande diversité

CHANGEMENT À LA TÊTE DE DACHSER DIY-LOGISTICS

Au début de l'année, Jens Wollmann a pris les fonctions de Department Head Dachser DIY-Logistics.

Logisticien de formation, âgé de 43 ans, il succède à Ralf Meistes, qui a fondé, développé et dirigé Dachser DIY-Logistics pendant plus de vingt ans. Fin 2019, Ralf Meistes, a pris sa retraite, mais la fédération des métiers du bricolage, de la construction et du jardinage, et la maison d'édition Dähne, lui avaient auparavant décerné le DIY-Lifetime-Award 2019, récompensant son travail de pionnier et des décennies d'engagement dans le secteur.

Dachser DIY-Logistics existe depuis 1998. « Au cours des vingt dernières années, cette solution sectorielle s'est imposée sur le marché. Actuellement, le volume annuel des envois, de l'ordre de cinq millions, démontre clairement la pertinence de cette solution logistique, élaborée pour répondre tout spécialement aux attentes du secteur du jardinage et de la construction, et ce à l'échelle mondiale », déclare

Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development, responsable chez Dachser des solutions sectorielles et de leurs activités sur le plan mondial.

Le concept de Dachser DIY-Logistics est une réussite. Il consiste à combiner les prestations de base du réseau mondial de Dachser avec des prestations et du savoir-faire spécifiques du secteur DIY. Tout est pensé pour qu'il puisse continuer à se développer : « Les exigences des fournisseurs, des distributeurs et des consommateurs envers la logistique spéciale DIY évoluent plus vite que jamais. C'est pourquoi il est important pour nous de rester au plus près des besoins de ce secteur, de lui offrir des services logistiques taillés sur mesure, et de poursuivre l'internationalisation de notre solution sectorielle », explique Jens Wollmann, dont c'est désormais la mission principale.



Jens Wollmann dispose d'une expérience d'une vingtaine d'années dans le secteur logistique, dont plus de dix ans chez Dachser



Des conditions de livraison clairement définies bénéficient à tous

Incoterms 2020

RÉVISION DES CONDITIONS DE LIVRAISON

La Chambre de Commerce Internationale a modifié certaines des obligations essentielles qui s'imposent à l'acheteur et au vendeur dans le cadre du commerce international. La nouvelle édition des Incoterms est entrée en vigueur au début janvier 2020.

Ils font partie du quotidien de la logistique au même titre que l'entrepôt ou le camion : les Incoterms. Fixés par la Chambre de Commerce Internationale (www.iccwbo.org), ils définissent l'essentiel des obligations qui concernent le vendeur et l'acheteur dans le commerce international. Ils régissent, par exemple, le transfert d'une marchandise à l'acheteur, les coûts de transport, les frais d'assurance ou les questions de responsabilité en cas de perte ou d'endommagement d'une marchandise. Ces clauses sont reconnues dans le monde entier et traduites dans plus de 30 langues.

Pour adapter les Incoterms aux pratiques commerciales actuelles, 500 experts de plus de 40 pays ont participé à l'élaboration de la nouvelle édition. L'un des principaux objectifs de cette révision était de renforcer le rapport des Incoterms avec les activités concrètes de tous les jours et d'améliorer leur facilité d'utilisation. Leur présentation

a donc été revue, l'ordre des clauses modifié et de nouvelles précisions d'application ajoutées à chaque clause.

Les Incoterms s'appliquent entre les parties d'un contrat d'achat (national ou international) et concernent les droits et les obligations particulières y afférentes pour les deux parties, sans toutefois tout régler. Cet accord sur une définition commune et garantie est destinée à éviter ultérieurement des problèmes d'interprétation ou des désaccords entre les parties.

De plus amples informations sur :

http://bit.ly/Incoterms_fr

EN BREF

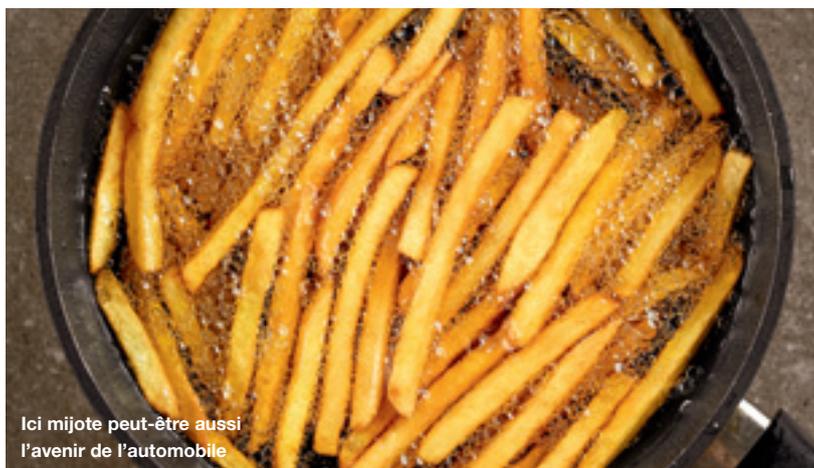
Le 31 janvier 2020, la Grande-Bretagne a quitté l'Union européenne. Toutefois, d'ici cette fin d'année, rien ne va changer pour les transports de marchandises entre les pays de l'Union européenne et la Grande-Bretagne. Il est prévu ensuite qu'un traité de libre-échange entre en vigueur entre les États de l'UE et la Grande-Bretagne, mais il n'est pas certain pour autant que celui-ci puisse être négocié et adopté d'ici la fin de l'année.

Les clients de Dachser pourront télécharger un aide-mémoire des mesures à prendre pour s'y préparer sur <http://bit.ly/Brexit-un-aide-mémoire>.

Carburants non fossiles

UNE HUILE PLEINE D'AVENIR

Préserver le climat avec de l'huile usagée et de l'huile de friture : à Hambourg, des scientifiques travaillent sur le projet d'une nouvelle sorte de diesel plus éco-compatible, fabriquée à partir de ressources renouvelables et de déchets.



Ici mijote peut-être aussi l'avenir de l'automobile

Bionique

UNE PLANTE AU SECOURS DE L'ENVIRONNEMENT

Quand du fuel ou du mazout lourd se répandent dans l'eau, la catastrophe écologique n'est pas loin. Une plante insignifiante pourrait apporter le salut.

Lorsqu'un pipeline de pétrole éclate, ou que des navires perdent du fuel ou du mazout, la vie marine est en très grand danger. Les films de mazout ne sont pas seulement toxiques, mais aussi très difficiles à enlever. Des chercheurs de l'université de Bonn viennent de trouver une solution surprenante, avec l'aide de la nature.

L'équipe de chercheurs autour du Professeur de botanique Wilhelm Barthlott, l'un des pionniers de la recherche sur les phénomènes d'interfaces biologiques ou techniques, a développé un procédé rendant certains textiles aptes à absorber le mazout. Pour le tissu, il s'inspire des propriétés de la fougère flottante *Salvinia* et de son « effet lotus ».

Des nanostructures géniales

Lorsqu'on observe au microscope des feuilles de la fougère flottante *Salvinia*, on distingue, sur leur surface, des struc-

À l'avenir, quelle énergie assurera notre mobilité ? C'est la réponse à cette question qu'Anika Sievers et Thomas Willner, tous deux techniciens process et professeurs à la Faculté des Sciences du vivant de l'Institut supérieur de Sciences appliquées de Hambourg, cherchent dans l'huile usagée, l'huile de friture et les déchets de plastique. À partir de ceux-ci les scientifiques sont en train de développer une toute nouvelle génération de carburants bio, entièrement compatibles avec les carburants conventionnels tels que l'essence, le diesel ou le kérosène.

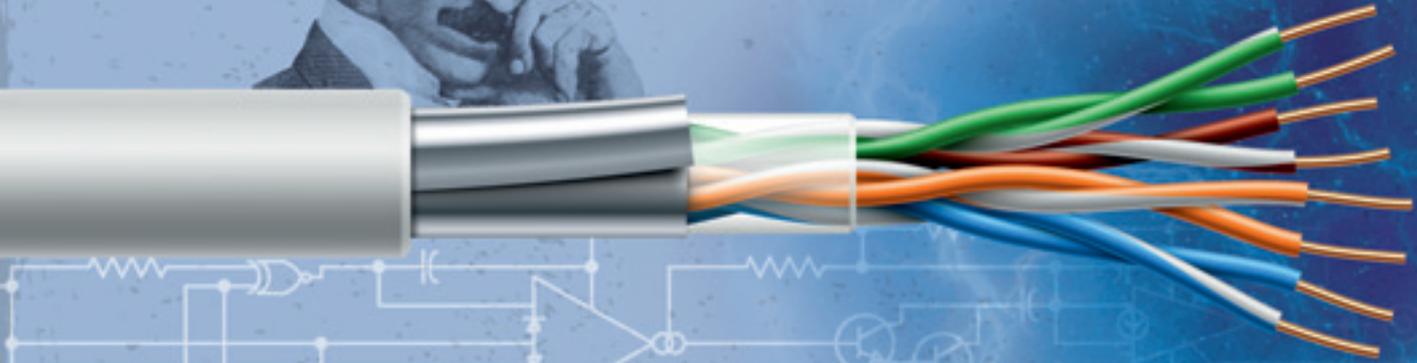
Il suffit de nettoyer grossièrement les huiles et graisses usagées, avant de les verser dans un réacteur. Portées à 370°C elles sont décomposées en petites molécules. Résultat de l'opération : un distillat et quelques éléments solides. À l'étape suivante, ce distillat est hydraté avec de l'hydrogène, produit à l'aide d'électricité verte : ce diesel ayant été produit seulement à partir d'éléments végétaux, il ne contient ni soufre ni azote. Ce procédé peut même être utilisé pour produire de l'essence et du kérosène.

Cette valorisation de matières grasses n'en est pour le moment qu'au stade expérimental en laboratoire. Dans le cadre du soutien apporté par le ministère fédéral allemand de la recherche au projet X-Energy, et en collaboration avec la société Nexxoil, pionnière en matière de bio-fuel, les chercheurs vont travailler sur ce procédé dans une installation pilote, et mettre au point le bio-diesel en vue de le commercialiser.



Les fougères flottantes sont des merveilles de la nature

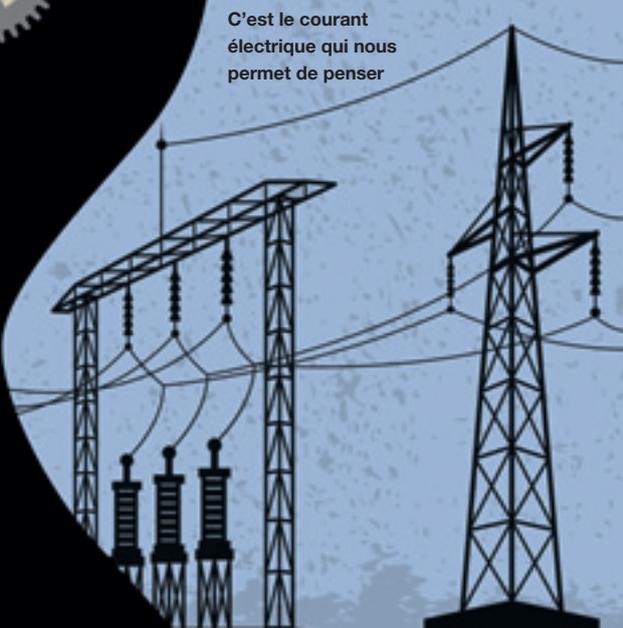
tures ressemblant à des poils très fins, emmêlés et élastiques, qui, d'une part, emmagasinent de l'air et le retiennent une fois sous l'eau, et d'autre part ont un effet superhydrophobe. Les chercheurs ont découvert que ces plantes apprécient beaucoup les matières grasses et huileuses. « C'est pourquoi les feuilles de la *Salvinia* peuvent transporter un film d'huile sur leur surface, explique le Professeur Barthlott. Nous avons transposé cette particularité sur des surfaces que nous pouvons produire techniquement, comme des textiles ». Le résultat : un tout nouveau tissu à l'aide duquel, de façon efficace mais sans produits chimiques, on peut enlever les films de mazout de la surface de l'eau, « comme une écumoire automatique dégraisserait le bouillon du pot-au-feu », ajoute le Professeur Barthlott. Un avantage supplémentaire : l'huile absorbée par les tissus superhydrophobes est si propre qu'elle peut être réutilisée.



” Des cuisses
de grenouille aux piles



C'est le courant
électrique qui nous
permet de penser



L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

Très tôt, l'électricité a fasciné les êtres humains – tout en restant pour eux un phénomène mystérieux durant des siècles. Des inventeurs de génie se sont affrontés pour le dompter et pouvoir disposer en continu du courant des prises électriques.

Nikola Tesla enrage car son employeur Thomas Edison n'a pas tenu la promesse qu'il lui avait faite, à savoir lui verser une prime de 50 000 dollars pour perfectionner des générateurs. Il n'a pas daigné les lui régler. Aussi, le jeune ingénieur croate indigné donne-t-il sa démission. Devenu ouvrier journalier de voirie, il est contraint d'assister à la conquête du New York des années 1880 par son ancien patron. Les centrales poussent à la chaîne, les lignes électriques sillonnent la ville et les ampoules d'Edison se vendent comme des petits pains.

L'humiliation attise l'ambition de Tesla. En Europe, il a déjà travaillé sur le courant alternatif et conçu un appareil adapté pouvant servir de moteur ou de générateur. Tesla est convaincu des immenses avantages de ce dispositif pour l'alimentation électrique publique : les centrales pourraient en effet être installées hors des villes et la section des lignes réduites. Tesla finit par trouver un associé financièrement solide en la personne du magnat de l'industrie George Westinghouse et sonne la charge contre l'empire du courant continu d'Edison.

Une guerre acharnée oppose les deux hommes. Edison tente incessamment de discréditer le système de Tesla, le présentant comme trop dangereux. Mais ses efforts sont vains : en 1893, grâce à 200 000 ampoules conçues pour l'occasion (Edison se refusant à en fournir), Tesla et Westinghouse font rayonner l'exposition internationale de Chicago aux yeux de ses nombreux visiteurs. Ce succès est suivi d'un gros contrat d'une centrale hydraulique et d'une avancée inexorable de l'électrification.

Catalyseur magique de l'innovation

Ustensiles ménagers, radios, ordinateurs : l'alimentation électrique continue fait éclore des milliers d'innovations. Mais pour l'humanité, qui a si longtemps considéré l'électricité comme un phénomène surnaturel, ces innovations semblent ne jamais être suffisantes. Ainsi, les éclairs ont-ils souvent été interprétés au fil des civilisations comme des manifestations de la puissance divine. On n'envisageait pas une seconde qu'une telle puissance provenait de la séparation de charges, entraînée dans les nuages par le frottement de particules de glace et de grésil.

Et ce, bien que le phénomène électrostatique à la base de cette manifestation ait été observé longtemps avant Edison et Tesla. Il y a plus de 2500 ans, le philosophe Thalès de Milet s'était emparé d'un « électron », ancien nom de l'am-

bre jaune chez les Grecs anciens, et en avait frotté le pelage d'un animal. Il s'était alors étonné que la pierre attire des objets légers comme les plumes. Des siècles durant, les magiciens utiliseront le même principe pour leurs tours, frottant toutes sortes d'objets – et de personnes – en vue de les charger électriquement. Il faut attendre que les Lumières gagnent du terrain grâce au commerce mondial pour que de plus en plus de savants sérieux s'intéressent de nouveau à cette étrange force.

Un tournant décisif s'opère en Italie à la fin du XVIIIe. Là encore, deux rivaux, tous deux issus du monde scientifique, s'affrontent : Luigi Galvani et Alessandro Volta. Galvani découvre, à l'Université de Bologne, que les cuisses de grenouille mortes se contractent lorsqu'on les touche avec des aiguilles de fer et de cuivre reliées entre elles par un fil conducteur. Mais les publications de Galvani sur une soi-disant « électricité animale » se heurtent à des protestations virulentes à Pavie, ville distante de 200 kilomètres, où Volta mène ses recherches.

L'électricité, source de mobilité

Celui-ci s'aperçoit que Galvani a créé, sans le savoir, un circuit électrique à partir de différents métaux et de l'eau salée conductrice présente dans les tissus des cuisses de grenouille. Dans ses propres expériences, Volta empile des plaques de cuivre (ou d'argent) et de zinc entre des lamelles imbibées de saumure. Fixant un fil conducteur aux plaques métalliques, il réussit, même sans éléments animaux, à créer un courant continu. La première pile opérationnelle est née. Aujourd'hui, piles et accumulateurs sont tout aussi communs que les prises électriques. Il y a environ 150 ans apparaîtrait le tramway à traction électrique, une importante application de cette découverte. Un moment remplacés par les véhicules à moteur à combustion, les véhicules électriques connaissent un regain d'intérêt d'autant plus vif. L'une des entreprises précurseuses dans ce domaine est californienne et porte à juste titre le nom de l'ingénieur qui a raccordé le monde à l'électricité. On peut imaginer que Nikola Tesla aurait apprécié la primeur donnée aux aspects écologiques dans la nouvelle ère de la mobilité. Déjà à son époque, il déplorait l'utilisation du pétrole pour couvrir les besoins énergétiques, la qualifiant de « gaspillage éhonté ». En 1901, il ébauche une solution de remplacement dans un brevet : un appareil d'un nouveau type censé produire de l'énergie à partir des rayons du soleil.

S. Ermisch



L'électricité circule partout, même à l'intérieur du corps humain. Dans l'organisme, le courant électrique déclenche les processus bioélectrochimiques les plus divers. C'est notamment le cas pour la production et le traitement des impulsions envoyées par les cellules sensibles et musculaires. Même la pensée ne saurait exister sans courants cérébraux.

DES CADRANS POUR BIG BEN

Du Haut-Palatinat aux rives de la Tamise : pour la verrerie Glashütte Lamberts, Dachser livre du verre plat soufflé à la bouche à une tour de Londres mondialement connue : la Tour Élisabeth. À son sommet, l'horloge mécanique est sans doute la plus grande et la plus exacte dans le monde. Après rénovation, grâce à 1 300 plaques de verre, ses quatre cadrans auront retrouvé tout leur éclat. →



Le cadran de Big Ben,
un chef-d'œuvre intemporel



Souffler du verre est un travail très éprouvant

C'est le 21 août 2017 à midi qu'a retenti pour la dernière fois le célèbre carillon de Westminster. Puis, l'un des monuments acoustiques les plus emblématiques de Londres, s'est tu. Inimaginable pour bien des Londoniens et les millions de visiteurs de la capitale britannique : une trahison culturelle. Mais il n'y avait rien à faire : la Tour Élisabeth, plus connue sous le nom de Big Ben, avait subi les attaques du temps. Une rénovation en profondeur de la légendaire « Clock Tower » s'imposait. Elle doit être achevée d'ici 2021.

Outre la réparation des murs chargés d'histoire, les restaurateurs ont dû envisager celle des quatre grandes horloges d'un diamètre de sept mètres chacune, constituant à elles seules déjà un chantier d'envergure. L'horloge mécanique du sommet de la tour est sans doute la plus grande et la plus exacte du monde dans son genre. Un coup d'œil rapide pour consulter l'heure ne permet à personne de remarquer que les cadrans sont constitués de 1 300 plaques de verre soufflé à la bouche. Chacune est unique. Les remplacer requiert toute l'excellence d'un métier d'art. Les restaurateurs londoniens l'ont trouvée à Waldsassen, dans le Haut-Palatinat (partie Est de la Bavière).

Un verre pas comme les autres

La verrerie Lamberts semble prédestinée pour accomplir ce travail de dimension historique. Depuis 1906, la manufacture Glashütte Lamberts se consacre à la fabrication

traditionnelle de vitres pour les fenêtres. Elle est la seule en Allemagne à travailler le verre soufflé à la bouche pour en faire des plaques. C'est une opération difficile et compliquée. « Nous produisons ainsi un verre d'une structure particulière, d'une très grande qualité, qui se prête bien à la restauration de monuments historiques, ou à la verrerie d'art, comme les splendides vitraux de la Frauenkirche de Dresde ou les objets modernes d'art verrier dans le Rockefeller Center », explique Christian Baierl, responsable de la distribution Glashütte Lamberts. C'est pourquoi, reproduire à l'original ce verre artisanal et soufflé à la bouche, pour fabriquer 1 300 plaques de verre convenait parfaitement au profil de la manufacture verrière.

Un précieux chargement

C'est à Dachser qu'a été confié le transport de ce chargement aussi fragile que précieux, du Haut-Palatinat en Grande-Bretagne. « Auparavant, comme test du service transport et des délais, nous avons fait acheminer par Dachser plusieurs envois. La fiabilité des services targo-speed a joué pour nous un rôle décisif, nous avons donc choisi Dachser », explique Christian Baierl. Un autre critère important : la totale transparence du parcours des envois et leur suivi par eLogistics. Pour une petite entreprise comme la nôtre, la qualité de service offerte par Dachser est remarquable. Elle s'ajoute à la très grande qualité du



En liaison directe avec la Grande-Bretagne

verre Lamberts Glas pour faire de notre travail une réussite. »
 « Pour le jubilé de la reine, nous avons déjà livré en Angleterre une vitre de la manufacture, destinée à la réparation d'une fenêtre du Palais de Buckingham. Nous travaillons déjà depuis 2009 avec la verrerie Lamberts et opérons pour elle des transports dans toute l'Europe », précise Angela Puchtler, Sales Executive dans le centre logistique Dachser de Hof. Travailler pour la manufacture verrière de Waldsassen est particulièrement apprécié des logisticiens. « Jetez un coup d'œil dans les locaux de production, vous n'en reviendrez pas ! » Dans des ateliers vétustes, classés monuments historiques, des verriers soufflent dans une bulle de verre en fusion pour obtenir un « manchon » cylindrique qu'ils ouvrent sur la longueur puis placent dans un four de recuisson pour finir de dérouler et l'aplatir. Pour la couleur du verre, les experts possèdent un portfolio de plus de 5 000 nuances différentes. La production d'une plaque de verre demande 24 heures de travail pendant lesquelles différents corps de métiers interviennent main dans la main. Chaque geste doit être précis, le danger de brûlure grave est toujours présent.

En vue du transport, les 1 300 plaques de verre rectangulaires, de 90 sur 60 centimètres, sont emballées comme il se doit, dans des caisses en bois, elles-mêmes mises sur palettes. Puis, avec Dachser elles partent en ligne directe pour l'Angleterre et leur prestigieuse destination. Une en-

treprise britannique les découpe ensuite avec une grande précision, de façon à les ajuster sur le cadran de l'horloge.

« Avec nos clients, nous élaborons les solutions à leur convenance, en fonction de leurs demandes, remarque Angela Puchtler. Et nous sommes fiers nous aussi d'avoir, en tant que logisticien, contribué à la rénovation de la Tour Elisabeth. »

En 2021 tout sera prêt. Quand les échafaudages seront démontés et que retentira le carillon de Westminster, faisant lever les yeux des Londoniens vers leur Big Ben, ceux-ci sauront de nouveau où ils en sont. Grâce à l'art verrier unique de Waldsassen et à la fiabilité des transports européens.

M. Gelink

Chacun des quatre cadrans de Big Ben a un diamètre de sept mètres. L'aiguille des minutes mesure 4,3 mètres de long et celle des heures 2,74. À 55 mètres de hauteur elles tournent avec régularité devant leurs cadrans, composés d'une mosaïque de 1 300 plaques de verre. Chaque année, les aiguilles parcourent une distance de 190 kilomètres. Trois fois par semaine elles sont remontées par un moteur électrique.

PROFIL

La verrerie Lamberts a été fondée en 1906 à Waldsassen (Haut-Palatinat) par Josef Lamberts. L'entreprise, dirigée depuis 2008 par Rainer Schmitt, propriétaire et gérant, emploie 70 personnes et compte parmi les trois entreprises au monde qui fabriquent encore du verre plat soufflé à la bouche, comme autrefois.

www.lamberts.de



Oliver Jarmuszewski, un expert en informatique aux tâches très variées

PERSPECTIVES
D'AVENIR
EN LOGISTIQUE

LA TECHNIQUE DANS LES GÈNES

Tout jeune garçon, Oliver Jarmuszewski s'intéressait déjà aux entrailles des appareils électriques. Et plus tard, sa fascination pour la technique lui a largement facilité l'accès à un métier très prometteur.

Oliver Jarmuszewski avait à peine six ans lorsqu'il a commencé à réparer des appareils électriques chez ses parents. Dès que l'un d'eux se cassait, qu'il s'agisse d'un Walkman ou d'un magnétophone – le jeune garçon le désossait puis le remettait en parfait état de fonctionnement au grand étonnement de ses parents. Ce passionné de technique a eu son premier ordinateur à l'âge de 14 ans. « Avec des copains, nous avons appris par nous-mêmes tout ce qu'il fallait savoir sur l'univers de l'informatique, grâce à l'apprentissage par la pratique », se souvient Oliver Jarmuszewski.

Rien de plus logique alors que de faire de ce hobby son métier. Mais sa formation comme informaticien spécialisé

dans le développement d'applications au sein d'une première entreprise ne lui a pas pleinement convenu. Le jeune homme ne voulait pas seulement programmer, il voulait aussi échanger avec les autres dans son travail. En 2012, il est tombé sur une offre d'emploi de l'agence Dachser de Berlin-Schönefeld, qui proposait une formation technico-commercial en informatique.

« Lors de l'entretien d'embauche, quatre personnes se sont tout de suite intéressées à moi. J'étais assez stupéfait et ravi », se souvient Oliver Jarmuszewski. Il dit avoir été engagé comme apprenti et avoir tout de suite senti qu'il était parvenu là où il le souhaitait au sein de l'entreprise familiale Dachser. Il a bouclé sa formation en 2,5 ans et

non trois, avec d'excellentes notes obtenues à l'examen final. En 2015, Oliver a été engagé comme coordinateur informatique par l'agence Dachser de Berlin-Schönefeld. Il dit avoir trouvé l'emploi rêvé et en être redevable à ses formateurs et ses collègues « vraiment chaque jour au travail ».

À chaque jour de nouveaux défis

« Mon travail est très varié. Chaque jour, il faut surmonter de nouveaux défis. Et à chaque fois, il s'agit de respecter le bon compromis entre les normes et directives d'une entreprise internationale tout en faisant preuve d'une certaine flexibilité pour pouvoir proposer une solution qui convienne à chacun », indique ce spécialiste en informatique. Oliver Jarmuszewski est aujourd'hui l'un des 230 coordinateurs informatiques du réseau Dachser qui, en tant que relais du département informatique central, travaillent dans le monde entier selon des normes et une ligne directrice communes. Que l'on soit en Asie, en Roumanie ou à Berlin-Schönefeld – les systèmes utilisés répondent partout aux mêmes normes. Sur le site, c'est à Oliver Jarmuszewski et à ses trois collègues que l'on s'adresse en cas de problèmes informatiques. Son champ de compétences est varié en conséquence : suivi et entretien de l'infrastructure informatique du site, installation du matériel nécessaire pour ses collègues, questions autour de la sécurité informatique, gestion du stock d'équipements informatiques, réparation des périphériques mobiles, gestion de l'installation téléphonique ou formation des nouvelles collaboratrices et nouveaux collaborateurs sur l'environnement réseau et le logiciel de messagerie. « J'entre également en contact avec les clients qui s'interrogent sur notre portail eLogistics, les connexions de données avec le centre EDI ou nos nouveaux services web sur la plateforme API, » ajoute le jeune collaborateur.

« Aujourd'hui, à Berlin-Schönefeld, nous disposons de cinq entrepôts et d'un bâtiment de bureaux. Je me déplace beaucoup dans ce vaste espace », indique Oliver Jarmuszewski. Ce trentenaire est également investi de missions spéciales, notamment du suivi des coffrets de distribution, qui sont placés très haut dans les entrepôts.



Les réparations font aussi partie du job



« J'ai trouvé l'emploi rêvé »

En mode d'apprentissage permanent

Pour se tenir à jour dans l'univers en constante évolution de l'informatique, notre coordinateur suit régulièrement des cours de formation et de perfectionnement comme tous ses collègues. Ainsi, 14 modules de formation – allant de thèmes purement techniques comme le VoIP&Wireless (voix sur IP et sans fil) jusqu'aux compétences comportementales – sont-ils proposés. « Même si l'on est bien concentré sur ces sujets professionnels, l'ambiance est toujours très bon enfant. C'est une chose que j'apprécie beaucoup », souligne Oliver. Dans le privé également, les coordinateurs informatiques forment une bonne équipe. Ce Berlinois s'est, par exemple, déjà retrouvé avec ses collègues hors du travail dans un chalet de l'Allgäu.

Lors d'une rencontre semestrielle (IT-Coordinators Competence Circle), rassemblant certains coordinateurs et cadres informatiques, sont évoquées les nouvelles évolutions et leurs retombées sur le travail dans le domaine informatique, ainsi que les questions que chacun des coordinateurs a pu soumettre à la discussion. Les résultats en sont communiqués à tous. Oliver est convaincu que cette bonne collaboration dans l'ensemble du réseau facilite le déploiement de nouvelles techniques sur les différents sites. À l'automne 2020, de nouveaux PDA doivent être remis aux chauffeurs de Berlin-Schönefeld, pour qu'ils puissent documenter encore plus facilement les processus de livraison. « L'évolution est permanente, ce qui rend ce travail passionnant. Bientôt, l'intelligence artificielle jouera elle aussi un rôle toujours plus important dans la logistique ». Oliver Jarmuszewski en est convaincu. Mais il s'est préparé à cette évolution : « En tant que joueur compulsif, j'ai déjà découvert de nombreuses choses qui pourraient faire leur apparition dans notre travail au quotidien. Pour moi, le terme Nerd est un vrai compliment – je dois dire que j'ai la chance d'avoir fait de ma passion mon métier. Je vois ainsi se réaliser l'un de mes rêves d'enfant, un rêve d'ailleurs extrêmement prometteur.

L. Becker

La logistique pilotée par informatique selon le même standard au niveau mondial garantit la transparence de toutes les fonctions logistiques. Dachser emploie à cet effet dans le monde plus de 750 collaborateurs spécialisés en informatique. Basé à Kempten (Allemagne), le système informatique central de l'entreprise dispose de relais dans l'agence de Malsch, près de Karlsruhe (Allemagne) et à Chanverrie (France). Parallèlement, plus de 230 coordinateurs informatiques travaillent dans les agences du monde entier et, en tant qu'interlocuteurs privilégiés, apportent sur site un soutien informatique personnalisé à la fois aux clients et à leurs propres collègues.

DACHSER MISE SUR LA SÉCURITÉ



En pleine croissance :
l'industrie chimique
espagnole

Il est fait pour instaurer un partenariat solide avec l'industrie chimique : le programme indépendant SQAS (Safety and Quality Assessment for Sustainability), système indépendant d'évaluation et de contrôle de la sécurité et de la qualité. Dans l'ensemble du réseau Dachser, 27 sites sont déjà évalués, auxquels l'agence de San Sebastián, en Espagne, vient de se joindre.

Le secteur chimique espagnol maintient son cap sur la croissance. Pour l'année écoulée, la fédération de l'industrie chimique européenne, le « CEFIC » (European Chemical Industry Council), a estimé à 2,6 % l'augmentation du chiffre d'affaires des produits chimiques, le portant à 67,6 milliards d'euros. Pour 2020, la fédération table sur 2,5 % de croissance. En Espagne, les industries chimiques réalisent 60 % de leur chiffre d'affaires à l'étranger, et font du secteur un puissant moteur de l'industrie exportatrice du pays.

Certes, tous les produits chimiques ne sont pas dangereux. Depuis la mise en place sur la péninsule Ibérique, il y a cinq ans, d'une organisation en propre de transport de matières dangereuses, Dachser Iberia a créé une très bonne base pour accompagner la croissance de l'industrie chimique en Espagne. L'expertise de Dachser dans sa solution sectorielle Chem-Logistics est reconnue et confirmée par les instances compétentes et indépendantes. Récemment,

l'agence de San Sebastián, est venue s'ajouter aux agences d'Espagne déjà évaluées SQAS avec succès pour les prestations de transport. Elle peut désormais se dire elle aussi entreprise auditée SQAS.

Ce programme SQAS est une initiative lancée par les entreprises de l'industrie chimique et leur fédération, le CEFIC. Leur objectif était de mettre en place un processus transparent, exigeant des prestataires logistiques de se conformer aux normes les plus rigoureuses en matière de qualité, sécurité, respect de l'environnement et responsabilité sociale : des contrôleurs indépendants évaluent les entreprises à partir d'un catalogue standardisé de questions.

Dès 2016, l'agence Dachser de Barcelone s'est soumise au premier audit SQAS en Espagne. « Le contrôle SQAS est particulièrement important pour nous, l'industrie chimique voulant pouvoir compter sur un partenaire logistique solide et fiable, notamment pour les exportations. Celles de nos →

Antonio Garrido,
Team Leader External
Assessment & ADR
European Logistics
chez Dachser Iberia



” Le contrôle SQAS est particulièrement important pour nous, l'industrie chimique voulant pouvoir compter sur un partenaire logistique solide et fiable

Transparence maximale pour plus de sécurité : Lors d'un « Safety and Quality Assessment for Sustainability », SQAS, des auditeurs indépendants évaluent les entreprises logistiques à partir d'un catalogue standardisé de questions. Les résultats de cet examen sont publiés sur la page Web du CEFIC.

clients du secteur de la chimie ont comme destinations principales l'Allemagne, la France, l'Italie et la Pologne », explique Antonio Garrido, Team Leader External Assessment & ADR European Logistics, chez Dachser Iberia, à Madrid. En Espagne, les exportations représentent environ 23 % du chiffre d'affaires total concernant les produits chimiques.

Antonio Garrido souligne combien il est difficile d'obtenir un résultat positif de l'évaluation SQAS. Il s'obtient en fonction des réponses données aux très nombreuses questions d'un catalogue standardisé, regroupant des thèmes transversaux : système de management et responsabilité, gestion des risques, ressources humaines, analyse des performances, revue de la gestion. Il attribue l'efficacité de la préparation et le résultat positif de l'évaluation à l'étroite collaboration entre le département Network Management Organization de l'Head Office de Dachser, à Kempten, et les différents services de l'Head Office régional de Dachser Iberia, ainsi qu'au grand engagement des collaborateurs sur place, à San Sebastián.

Se maintenir au top

La préparation et le déroulement du contrôle dans les agences européennes sont accompagnés depuis Kempten

par Nicole Sommerlatte, experte dans le domaine SQAS, et l'équipe qui l'entoure. C'est donc le cas pour l'agence de San Sebastián. « Cela nous garantit de ne jamais perdre le contact avec le terrain et nous permet en permanence d'appliquer aux autres agences les possibilités d'amélioration que nous avons repérées », précise Jens Müller, Head of Network Management Organization. Souvent même, les exigences internes sont plus rigoureuses que celles des auditeurs indépendants. Il ne suffit pas non plus qu'une agence obtienne un résultat positif, il faut qu'elle le renouvelle régulièrement. « Pour assurer la continuité et la comparabilité des résultats, nous indiquons très précisément aux entreprises Dachser locales vers quelles sociétés d'audit elles doivent se tourner pour en assurer le déroulement », ajoute Jens Müller. Rien que l'an passé, nous avons fait renouveler dix évaluations, et cette année six autres renouvellements ainsi que deux audits initiaux sont prévus. Dans l'ensemble du réseau Dachser européen, 27 agences se sont déjà soumises à une évaluation SQAS. D'une région à une autre, les critères ne varient pas : « Nous exigeons avec la même rigueur une qualité irréprochable dans toutes les agences. C'est pourquoi nous attendons aussi de nos agences des pays européens étrangers qu'elles obtiennent de très bons résultats. D'ailleurs, elles se classent généralement bien au-dessus de la moyenne du secteur », souligne Jens Müller.

« Quand son prestataire de transport est audité SQAS, le client peut être sûr d'avoir fait le bon choix en matière de sécurité, que ce soit pour la manutention, le chargement, l'infrastructure, le transport, la gestion des questions de prévention sanitaire, d'environnement ou de management », précise Antonio Garrido.

Le principal effet d'un audit SQAS réside dans l'amélioration des contrôles et processus internes, « notamment pour la qualité, la durabilité, la sécurité et les questions de santé », ajoute-t-il. L'amélioration des processus et les sessions de formation spécifique des collaborateurs assurent la sécurité et renforcent la qualité de leur travail. Ceci vaut aussi pour les prestations aval, ce dont se félicite Antonio Garrido : « Pour nos transporteurs sous-traitants, SQAS revêt également une grande importance. Grâce à la mise en œuvre du programme BBS (Behavior Based Safety), la manutention et le chargement effectués par les conducteurs sont améliorés. L'évaluation SQAS constitue un nouvel élément renforçant notre position de partenaire préféré par les entreprises de l'industrie chimique. » A. Heintze



Dachser, à San Sebastián

Sites déjà évalués SQAS

- Service Transport
- Service Transport & Entreposage



ENTRETIEN



Audit oblige

Une évaluation SQAS constitue un véritable défi pour les prestataires logistiques opérant dans le secteur de la chimie. Entretien avec Jens Müller, Head of Network Management Organization chez Dachser, à propos de cet audit indépendant.

Monsieur Müller, que représente une évaluation SQAS pour Dachser ?

Jens Müller : SQAS trouve son origine dans le secteur de la chimie, où les standards en matière de qualité, de sécurité et d'environnement ont toujours priorité absolue et revêtent une importance majeure. Les évaluations SQAS jouent donc pour Dachser aussi un rôle de premier plan. Le système conjugue des éléments de qualité, de sécurité et d'écologie, ce qui correspond exactement aux préoccupations premières de Dachser, profondément ancrées dans les stratégies de l'entreprise. En se soumettant aux évaluations SQAS, Dachser affiche, vis-à-vis des marchés et des clients, ses propres exigences de qualité.

Quelle est la différence entre SQAS et les certifications comme ISO ?

En comparaison avec les certifications ou labels, découlant de considérations plutôt théoriques, les audits SQAS sont très inspirés par les questions pratiques et s'appliquent à l'ensemble des réseaux logistiques. Étant donné que, dans le cadre de Business Line European Logistics, nous transportons de grandes quantités de produits chimiques et de marchandises dangereuses, SQAS représente pour nous une confirmation

idéale de nos propres règles, qui d'ailleurs vont souvent au-delà de la rigueur exigée par la loi.

Pouvez-vous donner un exemple des domaines examinés ?

Ce qui est intéressant notamment, c'est que le système prévoit d'examiner séparément transport et entreposage. Il répond ainsi en détail aux diverses attentes. Comme Dachser dispose de très grands entrepôts de produits dangereux, SQAS nous aide à analyser de près différents processus, à les comparer et les évaluer – et ainsi à rendre visible pour nos clients ce qui fait notre différence.

Quel avantage pour le client ?

Grâce à SQAS, les clients peuvent avoir la certitude que Dachser s'engage pour maintenir sa position d'excellence dans ses processus, la qualité de ses services, le respect de l'environnement, la sécurité en matière de risques et de santé et s'implique dans le domaine Corporate Social Responsibility. Ce qui répond aux attentes formulées par les entreprises de l'industrie chimique. De plus, celles-ci peuvent à tout moment assister aux audits. Il est difficile de faire mieux en termes de transparence et d'efficacité dans l'estimation d'un prestataire de services logistiques.



Investissements dans l'avenir

LA FINLANDE VA DE L'AVANT

En Finlande, Dachser est en pleine croissance et pose les jalons pour la maintenir, tant dans les transports routiers qu'aériens et maritimes.

Sur le marché finlandais, Dachser continue à développer son modèle d'activité de transports routiers. À Kerava, distant de 30 kilomètres de la capitale Helsinki, se construit un site logistique d'environ 4 600 m², destiné au transbordement de toutes les marchandises arrivant par la route et à l'approvisionnement de l'agglomération d'Helsinki. La mise en service de ce nouveau terminal routier est prévue pour la seconde moitié de 2020.

« Notre activité a considérablement augmenté ces cinq dernières années. Il est temps maintenant de revoir notre mode de fonctionnement et de rendre notre marque et nos prestations plus visibles sur le marché finlandais », déclare Tuomas Leimio, Managing Director, European Logistics Finland, Dachser Finland Oy. Il estime que Dachser assurera ainsi au secteur finlandais de l'exportation de meilleures relations internationales et un meilleur service pour les envois en provenance de toute l'Europe à destination de la Finlande.



Changement à la direction de Finland Air & Sea Logistics

En octobre 2019, Petri Kallio, Finlandais de 51 ans, a pris la succession de Juha Isohanni à la tête de Dachser Air & Sea Logistics Finland Oy comme Managing Director Air & Sea Logistics Finland. Il rapporte à Thomas Krüger, Managing Director de Dachser Air & Sea Logistics EMEA.

« 30 années d'expérience dans le secteur de la logistique font de Petri un manager chevronné, souligne Thomas Krüger. Il possède une très bonne connaissance du marché finlandais et un très grand savoir spécifique dans le domaine de plusieurs modes de transport, l'aménagement de chaînes d'approvisionnement et la gestion des grands comptes. Nous sommes très heureux qu'il soit venu nous rejoindre pour contribuer à étoffer plus encore nos activités en Finlande. »

Premier coup de pelle à Kerava (de g. à dr.)

Karli Lambot, membre du conseil d'administration, ACE Logistics Group AS, Jens Lengefeld, Head of Partner, Hub & Traffic Organization Dachser, Andres Matkur, directeur, ACE Logistics Group AS, Tuomas Leimio, Managing Director European Logistics Finland, Dachser Finland Oy, Wolfgang Reinell, Managing Director EL North Central Europe Dachser, et Michael Schilling, COO Road Logistics Dachser



+++ PREMIER COUP DE PELLE À WADDINXVEEN +++ Le premier coup de pelle pour l'extension du centre logistique Dachser Rotterdam, situé à Waddinxveen, dans le Sud des Pays-Bas, a été donné à la mi-décembre. L'entrée en service du nouvel entrepôt, d'une capacité d'entreposage de 17 278 m², est prévue pour début octobre 2020. Avec cet agrandissement, le logisticien disposera à Waddinxveen d'environ 93 000 m², dont plus de 50 000 d'entreposage. +++



(De g. à dr.) : Willem Goosens, responsable logistique contractuelle du centre logistique Dachser de Rotterdam, Edwin Vermeulen, General Manager du centre logistique Dachser de Rotterdam, Heinz Bakker, Director Van Uden Logistic Side Investments B.V., Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux, Rene van Zandbergen, responsable de la logistique contractuelle de Dachser Benelux



+++ DACHSER BRAZIL : NOUVEAU BUREAU À CURITIBA +++ Pour accompagner l'extension de ses activités dans l'État fédéral de Paraná, Dachser Brazil s'est doté de 45 % de surface supplémentaire de bureaux, à Curitiba, l'un des plus importants centres d'import-export du pays. C'est là aussi que le prestataire logistique fait la jonction entre ses prestations de transports, routiers d'une part, aériens et maritimes de l'autre. Paranaguá, port ouvert sur le reste du Brésil, le Paraguay, l'Argentine et la Bolivie, n'est qu'à 90 kilomètres environ. De plus, l'aéroport São José dos Pinhais, situé près de Curitiba, offre au fret aérien l'accès aux marchés internationaux. +++



+++ NOUVEAU MANAGING DIRECTOR CHEZ DACHSER IRELAND +++ Au début de l'année, John van den Berg a pris la direction de Dachser Ireland, succédant à Albert Johnston, parti en retraite. John van den Berg a rejoint Dachser en 2006, puis la société irlandaise de Dachser en juillet 2019. Après avoir commencé sa carrière chez Dachser à Waddinxveen, près de Rotterdam, comme responsable du service clientèle et controlling il a intégré en 2011 l'agence de Zevenaar, à la frontière Allemagne-Pays-Bas, dont il est devenu responsable en 2013. Dans le cadre d'une phase intensive de familiarisation et de rodage, John van den Berg s'est impliqué avec grand succès dans les dernières étapes de la mise en œuvre de l'intégration et du rebranding de Johnston Logistics, l'entreprise passant sous les couleurs de Dachser Ireland. +++

+++ EXTENSION À ÖHRINGEN +++ Dachser agrandit son agence d'Öhringen, en Bade-Wurtemberg. D'ici l'été 2020, les quais actuels connaîtront une extension de 3 500 m². Parallèlement, le bâtiment administratif sera surélevé d'un étage de 600 m². L'investissement s'élève à environ 9,5 millions d'euros. Les 230 collaborateurs actuels de l'agence opèrent chaque mois le transport dans toute l'Europe d'environ 57 400 envois de biens industriels, d'un poids annuel total de 302 100 tonnes. L'agrandissement global créera 25 nouveaux emplois. +++



PLAQUE TOURNANTE DU RÉSEAU MONDIAL

Le Benelux fait partie des régions clés pour la logistique internationale, son réseau dense de transport à couverture mondiale offrant les conditions idéales pour animer des chaînes d'approvisionnement intégrées.

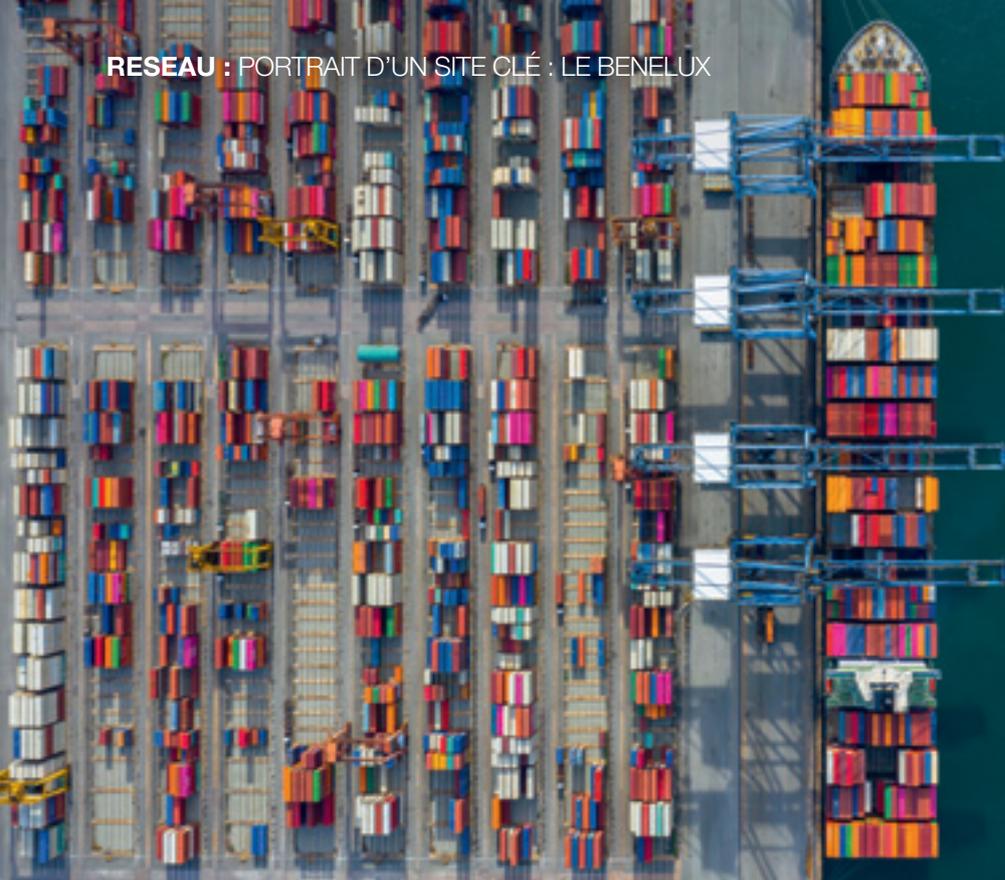
Le réseau du Benelux s'inscrit dans un contexte historique. Depuis plus de 75 ans, il réunit, en étroit partenariat, trois voisins d'Europe occidentale, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. En 1944, peu avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, ils forment une union douanière, élargie en 1958 en union économique. Il faut dire que ces pays ont l'expérience de la coopération.

Depuis le haut Moyen Âge, ces trois monarchies ont en effet toujours été intimement liées de diverses manières sur les plans économique et culturel.

Aujourd'hui, le Benelux traduit surtout l'idée d'actions concertées de trois petits états dans les domaines culturel et politique. Une trentaine de millions de personnes cohabitent sur à peine 75 000 kilomètres carrés. C'est un →



Rotterdam,
porte ouverte
sur le monde



Le transport maritime, lien entre les mondes

Les pays du Benelux (Pays-Bas, Belgique et Luxembourg) jouent un rôle important pour la logistique grâce à leur situation géographique en Europe. En 2011, Aat van der Meer a été nommé responsable pays de Dachser EL au Benelux. En 2014, il est en outre devenu responsable de la division Air & Sea dans ces pays, afin d'optimiser la collaboration entre les divisions European Logistics et ASL.

marché intéressant, d'autant plus si l'on considère que plus de la moitié du pouvoir d'achat de l'Union européenne est concentrée tout autour, dans un rayon de 500 kilomètres.

D'intéressantes portes sur le monde

Avec les ports de Rotterdam, d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge, ainsi que les aéroports de Schiphol (Amsterdam), Maastricht Airport et de Bruxelles, le réseau d'états du Benelux dispose d'accès intéressants aux marchés internationaux. Ces plaques tournantes internationales sont étroitement connectées aux centres de production et consommation de la région et des pays limitrophes par un réseau d'autoroutes, de voies ferrées et fluviales.

La logistique et le commerce jouent donc un rôle particulièrement important au Benelux. Les entreprises internationales apprécient l'accessibilité multimodale de la Belgique et des Pays-Bas, sachant que les activités sont concentrées en Belgique plus particulièrement autour du triangle géographique Bruxelles-Anvers-Gand. Aux Pays-Bas, elles se cantonnent à la Randstad, une conurbation qui réunit Amsterdam, Rotterdam, Utrecht et La Haye.

Vent favorable pour la logistique

Dachser est présent aux Pays-Bas et en Belgique depuis 1975. Depuis lors, tous les signaux de croissance sont au vert. Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux, se souvient : « Avec Dachser, nous avons posé des jalons au Benelux de manière systématique. En 2007, une nouvelle agence est née à Waddinxveen, près de Rotterdam, puis en 2011, un site a été créé au Luxembourg. En 2012, nous avons étendu la surface des quais de notre première agence aux Pays-Bas, à Zevenaar, la portant à 10 000 mètres carrés. » Pour lui, les réalisations sont nombreuses dans la région. « En raison d'une forte croissance, le site de Waddinxveen a été considérablement développé. Et il

accueille désormais le centre de notre organisation au Benelux. Fin 2019, nous avons posé la première pierre d'un entrepôt offrant 17 000 mètres carrés pour l'entreposage et la manutention. »

Dans la Belgique voisine, ajoute Aat van der Meer, Dachser a très nettement étendu ses capacités. En 2014, avec l'emménagement dans un nouveau bâtiment sur le site de Willebroek (Anvers), 7 000 mètres carrés de quais ont été mis à disposition. Une nouvelle extension est prévue pour 2021. Le site de Mouscron, à une centaine de kilomètres à l'ouest de Bruxelles, qui a été agrandi en 2015, offre désormais 8 400 mètres carrés pour le transbordement et 5 000 mètres carrés pour l'entreposage. À Grevenmacher, au Luxembourg, cette tendance à la croissance s'est également confirmée et poursuivie : dans la région, le chiffre d'affaires a augmenté de 11,3 % au cours de l'exercice 2018, le tonnage de 6,4 % et le nombre d'envois de 6,1 %. Les effectifs ont eux aussi fortement augmenté. Dachser Benelux emploie désormais environ 800 collaborateurs.

Des réseaux interconnectés

Pour Aat van der Meer, ces chiffres démontrent également le bien-fondé de la politique d'investissement à long terme de Dachser, des investissements qui concernent non seulement l'extension des bâtiments, mais aussi la technologie de l'information, l'équipement technique et le personnel. C'est surtout le thème de l'interlocking, c'est-à-dire de l'intégration systématique du réseau Air & Sea et du vaste réseau de transport routier européen de Dachser, qui revêt une importance toute particulière dans les pays du Benelux. La proximité des agences de Waddinxveen et de Willebroek avec les ports importants de Rotterdam, constitue un avantage considérable. Un trafic de 14,5 millions EVP y a en effet été réalisé en 2018, pour environ 11 millions d'EVP à Anvers.



Aat van der Meer,
Managing Director
Dachser Benelux

” Depuis le Benelux, nous pouvons donc, en prestataire unique, offrir à nos clients des chaînes d’approvisionnement d’envergure mondiale

L’interlocking garantit aux clients Dachser un accès permanent et transparent à tous leurs marchés cibles dans le monde entier, avec à chaque fois, une intégration intelligente et fiable des activités d’approvisionnement, de production et de distribution. « Les pays du Benelux constituant une plaque tournante cruciale pour les échanges mondiaux, nous y avons constamment développé notre présence et renforcé le réseau européen », explique Aat van der Meer. « L’intégration de nos Business Fields Road Logistics et Air & Sea Logistics est poursuivie à tous niveaux, de l’informatique à la vente. Depuis le Benelux, nous pouvons donc, en prestataire unique, offrir à nos clients des chaînes d’approvisionnement d’envergure mondiale. Et ce, avec nos meilleures ressources en matière de transport routier européen et de fret aérien et maritime à l’échelon mondial », ajoute Aat van der Meer.

Anticiper et accompagner les changements

La puissance des réseaux apparaît surtout lorsque le contexte évolue, comme ce sera prochainement le cas du fait du Brexit. Tablant sur une nouvelle croissance dans les pays du Benelux, Aat van der Meer affirme : « Un grand nombre d’entreprises ont déjà envisagé d’entreposer leurs marchandises sur le continent. »

Et de préciser que le nouvel entrepôt de logistique contractuelle de Waddinxveen, près de Rotterdam, jouera un rôle décisif en contribuant à répondre pleinement aux exigences

des clients. Il pense que Dachser Benelux est bien préparé pour l’avenir grâce à son équipe hautement qualifiée. « Nous sommes bien sûr idéalement intégrés dans le réseau Dachser et capables d’assurer tous les jours, pour nos clients, 350 départs vers des destinations au sein et hors de l’Europe. Mais tout cela, nous le devons à des collaborateurs fiables et performants, originaires de toutes les régions du monde. Aptés à réagir rapidement, ils comprennent les besoins de nos clients intervenant à l’international », ajoute-t-il avec fierté.

Pour assurer un niveau de qualité aussi élevé, Dachser forme les collaborateurs de demain en collaboration avec diverses écoles et en recourant au système de formation en alternance dans les métiers de la logistique, explique Aat van der Meer, pour qui cela va de pair avec un objectif clair : « Les réseaux sont conçus par des humains pour des humains. En suscitant l’intérêt des jeunes, nous façonnons l’avenir – pour le bien de Dachser comme pour celui



Avec ses sites European Logistics et Air & Sea Logistics, Dachser Benelux affirme largement sa présence

PROFIL



Dachser Benelux

EL Netherlands

Envois : 1 617 500

Tonnage : 692 800 t.

Emplacements
palettes : 32 370

Sites : Zevenaar,
Waddinxveen

Collaborateurs : 445

EL Belgium

Envois : 1 192 500

Tonnage : 535 800 t.

Emplacements
palettes : 3 160

Sites : Willebroek,
Mouscron

Collaborateurs : 321

EL Luxembourg

Envois : 219 800

Tonnage : 79 600 t.

Sites :
Grevenmacher

Collaborateurs : 42

Dachser Air & Sea Benelux

Envois : 12 000

Tonnage : 11 700 t.

Sites :
Rotterdam, Schiphol,
Maastricht, Bruxelles
(Sales Offices)

Collaborateurs : 30

(Situation 2018)

DES CHANCES POUR LES AUDACIEUX



Planter aujourd'hui
ce qui poussera demain

Que nous réserve l'avenir ? Vers quoi nous dirigeons-nous ? Quelle est notre boussole ? Au tournant d'une nouvelle décennie, nous regardons vers l'avant. Bernhard Simon, CEO de Dachser, s'exprime sur la responsabilité de l'entreprise familiale envers les générations futures.

S'il fallait choisir le mot de l'année, « avenir » aurait aujourd'hui toutes ses chances. « Fridays for Future », « Scientists for Future », « Artists for Future », « Economists for Future » ... Au début de cette nouvelle décennie et dans tous les domaines, la politique, l'économie ou la société, le regard se porte vers l'avenir. Certes, l'intention est bonne, mais cette évocation de l'avenir frise parfois l'inflation. Victor Hugo déjà (1802 – 1885) constate avec justesse : « L'avenir a plusieurs noms. Pour les faibles, il se nomme l'inaccessible. Pour les peureux, il se nomme l'inconnu. Pour les courageux, il se nomme opportunité. »

Cet écrivain nous indique la direction que doit prendre la réflexion sur l'avenir. Les changements importants s'effectuent quand une vision s'unit au réalisme et au pragmatisme pour donner naissance à une réalisation concrète. J'en veux pour exemple le changement climatique : que les entreprises promettent d'atteindre la neutralité carbone, c'est très louable. Mais elles ne disent pas comment elles comptent s'y prendre et quels plans, mesures et technologies elles vont mettre en œuvre pour atteindre cet objectif ambitieux. Il existe certes des agences qui, pour réaliser une « compensation carbone », financent des projets de développement dans des régions sous-développées et délivrent des « crédits carbone ». Mais, pouvons-nous nous décharger ainsi de notre responsabilité et considérer avoir trouvé une solution, un équivalent durable, qui pourrait être comptabilisé dans le bilan de durabilité des entreprises ? Celles-ci ne savent toujours pas comment s'assurer un avenir durable et ce dispositif est loin de pouvoir répondre à toutes leurs questions. De plus il va générer d'importants flots financiers pour lesquels il serait nécessaire de s'entendre sur un mode de gestion vraiment judicieux et durable. Il faudrait aussi examiner d'un œil critique l'efficacité des dispositifs d'attribution de crédits carbone, et prouver qu'ils tiennent vraiment leurs promesses.

Une chose est certaine : la vigueur du mouvement actuel en faveur d'une politique tournée vers la durabilité et la protection du climat ne manquera pas, d'ici quelques années, d'impacter nos prestations de services. C'est le législateur qui, en édictant lois, dispositions et normes en définira le

cadre. Cet avenir n'a, pour Dachser, rien de l'inaccessible et encore moins de l'inconnu évoqués par Victor Hugo.

Un ADN axé sur l'avenir

La pérennité et la prise en compte des générations futures sont des éléments constitutifs de l'entreprise familiale Dachser et s'accompagnent d'une vision globale de la « Corporate Responsibility » comme ancrage, enracinement de l'entreprise dans la société. Depuis sa fondation, Dachser a toujours considéré l'avenir comme une source d'opportunités. La gestion de l'entreprise repose sur un catalogue de valeurs associant de façon harmonieuse stratégie, structure et culture. La famille Dachser devient, par là même, membre actif et constructif de la société, au sein d'une démocratie à l'action caractérisée par la liberté et le pluralisme, où, tout naturellement, l'entreprise assume sa responsabilité envers ses collaborateurs et l'environnement.

Ce qui pour Dachser va de soi depuis longtemps, est nouveau pour bien d'autres. Il y a un an environ, Larry Fink, CEO de BlackRock, multinationale de gestion d'actifs, a fait sensation par une lettre ouverte aux entreprises et aux groupes, les incitant à ne pas seulement rechercher le profit, mais également faire face aux questions urgentes, écologiques et sociales, de notre temps, pour y apporter une réponse. Il s'explique : Les jeunes s'interrogent de plus en plus sur le sens profond de leur travail, sur ce qu'il apporte à la société et l'environnement, et choisissent leur employeur selon sa position face à ce questionnement. Selon Larry Fink, les entreprises qui réussissent à rompre avec l'utilitarisme du rapport fins-moyens et visent plus haut que la seule maximisation de leurs profits financiers, sont en mesure de contribuer à l'émergence d'une nouvelle ère, celle de la « primauté du sens ».

Notre point de vue : il faut tout d'abord revenir aux questions essentielles. Par exemple : Comment une entreprise peut-elle réussir sur les deux plans, être utile par ses produits, par ses prestations et générer des bénéfices ? L'éthique d'entreprise nous guide bien avant qu'il ne soit question de faire preuve de générosité pour la bonne cause. Une entreprise doit tout d'abord se préoccuper de faire des bénéfices, avant de se demander quel usage en faire. →



Bernhard Simon, CEO de Dachser, considère l'entreprise familiale prête à aborder l'avenir, grâce aux valeurs qui l'animent

La durabilité ne peut pas être une mode

Se composer artificiellement une posture de recherche de sens passe donc à côté de ce qui, pour Dachser, constitue des rapports sérieux et honnêtes avec les entreprises, la société, les collaborateurs et l'environnement. Ceux qui utilisent les qualificatifs « social » ou « écologique » comme de simples étiquettes les jetteront par-dessus bord tout aussi vite qu'ils les avaient affichées.

Dachser n'a pas besoin de chercher, voire d'inventer, le sens et le but de sa propre démarche « for Future » : la raison d'être de l'entreprise a toujours été et demeure la logistique connectée, opérée avec une passion qui ne s'est pas démentie à travers les générations. La gestion de l'entreprise repose sur des bases solides : un socle constitué de valeurs, d'esprit d'entreprise et de foi en une logistique toujours bénéfique au bilan logistique de ses clients. C'est là qu'est enracinée l'entreprise familiale, ce qui fait son identité. C'est là que, dans nos opérations quotidiennes, nous puisons notre motivation pour configurer, développer l'entreprise et entretenir avec nos clients et collaborateurs des relations d'égal à égal.

Dachser a ainsi pu connaître une croissance saine et garder ce cap. Mais nous savons aussi que, dans le contexte de l'internationalisation et de la mondialisation, la croissance rend toujours plus difficiles le pilotage et la gestion de l'entreprise. C'est pourquoi, dès les années 90, nous avons créé un département dédié à la stratégie et au développement de l'entreprise, regroupant les acteurs responsables de l'application des programmes-cadres stratégiques de nos différents domaines d'activité. De plus, dans la structure et l'organisation de l'entreprise, une place centrale a été accordée au concept de « compliance », la prise de conscience permanente de la nécessité de respecter les

règles de conduite émanant tant de la culture Dachser que des normes éthiques valables dans le monde entier. Ceci témoigne de son importance pour l'ensemble de la marche de l'entreprise.

Cette initiative était et demeure sous-tendue par la conviction que nous ne réussirons à pratiquer une logistique innovante, tournée vers l'avenir, que si, dans les différentes régions, fidèles à nos règles de conduite, nous opérons au plus près de nos collaborateurs et de nos clients et, avec eux, cherchons la meilleure solution dans nos réseaux. Cela nous permet, d'une part de poursuivre avec dynamisme notre stratégie d'internationalisation, et, en même temps, suivant notre mot d'ordre « one world – one company – one network », d'œuvrer en permanence à renforcer l'intégration de toutes nos structures et processus, pour toujours mieux servir nos clients.

Exploiter toutes les possibilités

Notre modèle d'activité a depuis toujours prévu le groupage des transports. Cela correspond à l'une des plus importantes exigences de la durabilité : exploiter au maximum le volume de chargement, pour réduire à un minimum les émissions de CO₂ par unité transportée. Dans cette optique d'optimisation de notre efficacité, et dans l'intérêt, à la fois de nos clients et de notre propre entreprise, nous devons aussi exploiter toutes les possibilités qu'offrent la numérisation et les systèmes informatiques de communication – tant chez le client que chez le prestataire.

Par l'institution, il y a des années, de notre Corporate Unit Corporate Solutions, Research & Development, nous affichions déjà notre volonté d'appréhender l'avenir dans un souci de durabilité. Nous allons en permanence continuer à faire progresser et à mettre en œuvre tout ce qui, sur les plans technique et économique, peut contribuer à rendre la logistique plus durable. Comme par exemple notre projet innovant de livraison zéro émission en centre-ville. Ce projet, tout d'abord mis en œuvre à Stuttgart est maintenant déployé dans plusieurs villes d'Allemagne.

La publicité tapageuse, les gros titres, cela ne nous intéresse pas. Nous préférons nous concentrer sur la réalisation concrète d'un grand nombre de petits progrès, mille fois répétés, de petits pas qui, dans leur ensemble et à l'arrivée, font les grandes avancées. Cette façon de procéder ne date pas d'aujourd'hui, elle fait partie de nos traditions. Ses résultats revêtent des formes diverses et variées, visibles dans notre infrastructure et nos processus logistiques.

L'exigence absolue de qualité qui les accompagne convainc des clients du monde entier de faire confiance à Dachser pour accroître leur création de valeur. Une des clés de sa réussite : l'entreprise, avec tous ses collaborateurs, travaille à « vivre » ses valeurs. Socialement aussi, en entreprise citoyenne, Dachser s'engage dans une démarche volontaire et, réussit d'une façon qui lui est tout à fait propre, à concilier harmonieusement sens et but de l'entreprise. Qu'en déduirait Victor Hugo pour son avenir ?... Qu'il se nomme opportunité. Saisissons-la !



Pour atteindre un but, il faut s'en donner les moyens

DÉSULFURATION

Moins de pollution atmosphérique sur les grandes routes maritimes internationales : une nouvelle réglementation de l'OMI, l'Organisation maritime internationale, vise à réduire de 77 % les émissions de soufre des navires d'ici cinq ans. Entrées en vigueur en janvier 2020, ces dispositions prévoient de diminuer de 68 %, à l'échelle mondiale, la pollution atmosphérique due aux oxydes de soufre. Ce qui signifie : moins de pluies acides et une importante contribution à la lutte contre l'acidification des océans.



MOVE THE WORLD. MOVE **YOUR FUTURE.**

Philipp B. :
**Spécialiste
informatique et
développeur de
solutions globales.**



POSTULEZ DÈS MAINTENANT

Rejoignez-nous pour donner le tempo à l'économie mondiale :
www.dachser.com