

ÉDITION 3/2020

DACHSER

magazine

UN MONDE DE LOGISTIQUE INTELLIGENTE

SURMONTER LA CRISE ENSEMBLE

NOTRE RÉSEAU DONNE DES AILES
AUX HOMMES ET AUX MARCHÉS

KARLSRUHE

LA LOGISTIQUE CHIMIQUE
EN DE BONNES MAINS

PALETTES EUROPE

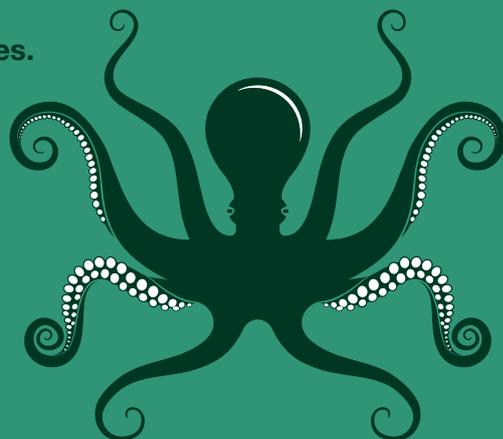
ÉCHANGE RAISONNÉ



À PLEIN RÉGIME !

Le moteur du progrès est entraîné par les forces les plus diverses. Mais le génie de l'homme n'est pas le seul à produire les plus incroyables performances énergétiques. La nature nous surprend aussi par ses records en matière de locomotion.

11,2 mètres, telle est la distance parcourue à la seconde par les calamars du Pacifique Nord lorsqu'ils tentent d'échapper à leurs prédateurs. Ils figurent ainsi parmi les maîtres du 100 mètres dans le monde. La parfaite utilisation du principe de réaction permet à ces céphalopodes d'effectuer des vols d'environ 30 mètres.



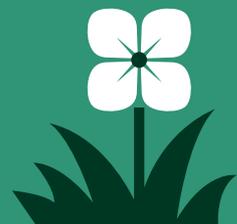
18 000 révolutions par minute, tel est l'exploit du plus petit moteur électrique du monde. Ce nanomoteur développé au Texas atteint ainsi une vitesse de rotation comparable à celle d'une turbine d'avion, et ce, alors qu'il est 500 fois plus petit qu'un grain de sel. Les nanomoteurs sont essentiellement utilisés dans le génie biomédical.

8 000 kilomètres et plus, sans refaire le plein, telle est la distance que Ford souhaitait atteindre avec un modèle baptisé « Nucleon », dont un prototype fut présenté en 1958. Son secret : ce véhicule devait être mû par un mini-réacteur nucléaire. S'il ne fut jamais fabriqué, de nombreux constructeurs se penchèrent sur la propulsion nucléaire pour la route.



367 kilomètres d'autonomie sans recharge, tel est le nouveau record mondial établi par le vélo à assistance électrique de la startup Delfast Bikes, domiciliée en Ukraine. La distance parcourue est à peu près celle qui sépare Munich de Prague. Lors de son exploit, le vélo a roulé à une moyenne de 21,5 km/h.

0,3 milliseconde, il n'en faut pas plus à la fleur du cornouiller du Canada (ou quatre-temps) pour catapulter son pollen à 2,5 cm de haut avec une accélération de 24 g, soit une accélération 8 fois supérieure à celle subie par un astronaute au décollage du lanceur. Cette herbacée se caractérise ainsi par le mouvement le plus rapide jamais observé chez une plante.



549 kilomètres par heure, c'est la vitesse la plus élevée jamais atteinte par un véhicule électrique. Ce record a été établi en septembre 2016 par le pilote d'essai Roger Schroer sur le lac salé de Bonneville, dans l'État américain de l'Utah, à bord d'une Venturi VBB-3. Ce bolide est ainsi le véhicule automobile électrique le plus puissant à ce jour.



DOSSIER**Partenaires réseau :**

Surmonter la crise ensemble 04

FORUM**Hommes & marchés :** 10Robert Erni nommé Directeur financier de Dachser ;
tenues de travail pour opérateurs logistiques
et échos du laboratoire du futur de Dachser**Essai :** La nécessité est mère de l'invention
L'homme passé maître de l'improvisation 14**COMPÉTENCES****Métiers de la logistique :** Chargée grands
comptes – une logisticienne dans l'âme 16**Gestion des conditionnements :**

Palettes en équilibre 18

Chaînes logistiques : Glocal au lieu de global ?

Commerce mondial en mutation 22

RÉSEAU**Compétences réseau :**

Des nouvelles du monde Dachser 26

Logistique chimique : Le nouvel
entrepôt de marchandises dangereuses
de Malsch, près de Karlsruhe 28**ESPACE ÉCHANGES****Entretien :** Rencontre entre Bernhard Simon
et Nikolas Schäfer, vainqueur du concours de
connaissances du « Meilleur Apprenti » 32**BONNES NOUVELLES****Projet d'aide au Brésil :**

Danser pour éviter de « mal tourner » 35



04



16



22



28

Abonnez-vous en un
clic à notre eLetter !

Toutes les facettes
du monde captivant
de la logistique 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 gettyimages (p. 1, 2, 3, 4, 5, 12, 14, 15, 22, 23, 24, 25, 26, 27), Stelton (p. 6), Franziska Gilli (p. 9), Sebastian Grenzing (p. 3, 28, 29, 30, 31), Kathrin Harms/terre des hommes (p. 35) **Illustration :** Ralph Zimmermann (p. 14, 15, 32, 33, 34) **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.





Une logistique intelligente
permet de répondre aux défis
avec les solutions adaptées

SURMONTER ENSEMBLE LA CRISE

La pandémie de Covid-19 pose des défis politiques, économiques et sociétaux majeurs. Mais même dans ces temps difficiles, l'ensemble du réseau Dachser est resté opérationnel pour nos clients, des conditions idéales pour réussir aussi la relance.

Les premières ondes de choc sont derrière nous. Après l'arrêt presque total de la vie économique mondiale au printemps, nombreux sont ceux qui se tournent aujourd'hui vers l'avenir, notamment parmi nos clients. Comme l'ensemble du réseau Dachser est demeuré opérationnel, ils n'ont quasiment pas eu à supporter de restrictions de service même durant les phases critiques. Ce bilan positif est dû à des mécanismes de pilotage particulièrement flexibles au sein de notre organisation en réseau et aux trains de mesures d'hygiène étendues, qui ont été appliquées avec rigueur et une motivation sans faille dans toutes les agences. Dachser a par ailleurs misé sur le renforcement des relations avec ses partenaires, notamment les transporteurs. Ces derniers ont ainsi pu continuer à harmoniser leurs plannings avec Dachser tout en bénéficiant au besoin de nos conseils et de nos aides pour assurer →

le maintien de leurs liquidités. Les retours ne se sont donc pas fait attendre longtemps : « Aujourd'hui, notre équipe souhaite vous remercier, a déclaré un client. Merci de vos efforts constants pour nous maintenir informés. Merci d'organiser pour nous de la capacité de chargement. Merci aux entités opérationnelles de vos agences et de vos partenaires. Merci aux conducteurs de camions, que

ce soit pour le transport à courte ou à longue distance. Nous sommes fiers de collaborer avec des partenaires comme vous. »

Dachser a reçu ce type de témoignages de tous les secteurs d'activité. Il y a donc lieu de s'interroger sur ce que la logistique peut et doit faire en temps de crise. Voyons à ce propos quatre exemples de l'univers Dachser.

+++ Centre de logistique de Copenhague, Dachser Denmark +++

” Les experts de notre partenaire logistique sont comme de très bons joueurs d'échecs. Ils sont capables d'installer les systèmes, mais aussi de les piloter à la perfection. Cela signifie que je n'ai aucun souci à me faire concernant ma chaîne d'approvisionnement. Elle fonctionne, tout simplement.

Michael Ring, propriétaire et CEO de l'entreprise de design danoise Stelton

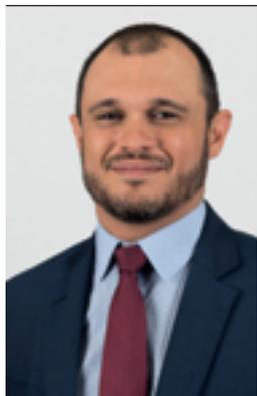


Pour Michael Ring, CEO de Stelton, la solution en temps de crise passe par des chaînes d'approvisionnement flexibles

Quand il s'agit de style dans une cuisine ou une maison, il est difficile de se passer des classiques du design de chez Stelton. Les produits de cette entreprise réputée de Copenhague se sont taillé une belle place dans les rayons des distributeurs spécialisés en Europe et même au-delà. Puis le confinement est arrivé. Le commerce s'est trouvé paralysé. « Du jour au lendemain, les liaisons entre l'entrepôt Stelton de Fårevejle et les points de vente en Europe ont été coupés. Les commerçants se sont trouvés avec des marchandises qu'ils ne pouvaient écouler et qu'ils ne pouvaient donc pas non plus financer », indique Peter Hut, General Manager European Logistics du centre de logistique Dachser de Copenhague. De larges excédents de stocks auraient été contre-productifs dans cette situation difficile. « Pour Stelton, nous avons donc entièrement maintenu en fonction la supply chain et le réseau de partenaires – leur permettant en quelque sorte de fonctionner normalement. » Ainsi, la logistique n'a pas été paralysée. Dans un réseau en activité, estime Peter Hut, il est à tout moment possible de réorienter les capacités et de les adapter aux exigences des clients et des marchés. « On peut ainsi être fiable tout en étant hautement flexible. »

Dachser a respecté tous les accords, alors que d'autres ont réduit certaines de leurs capacités à zéro ou facturé des surcoûts importants du jour au lendemain, se souvient-il. Les entreprises de transport ont toujours été à nos côtés, précise Peter Hut. Et il ajoute : « Cela a renforcé nos liens de confiance. » Le conducteur Dachser dédié à Stelton est le même depuis des années, les employés du client le considèrent comme un des leurs. Même durant la crise, il a su répondre présent. « Cela soude une équipe – même et surtout dans des temps difficiles », conclut Peter Hut.

+++ Dachser Brazil Air & Sea Logistics, agence régionale de Campinas +++



Paré pour lutter contre le Covid-19 dans le monde entier, João Paulo Caldana, Managing Director ASL Brazil

” Dans les moments difficiles, nous sommes là pour soutenir nos clients. Nous réagissons rapidement et faisons tout notre possible pour répondre à leurs désirs. Dans cette optique, nous entretenons des partenariats de longue date avec eux – au Brésil comme dans le monde entier.

João Paulo Caldana, Managing Director ASL Brazil

Le Covid-19 frappe le Brésil de façon particulièrement sévère. Le pays connaît les taux de contamination les plus élevés au monde. Les besoins en équipements de protection sont particulièrement urgents. C'est pourquoi Dachser Brazil a coordonné pour Thyssenkrupp Elevator l'importation de 250 000 masques de protection, qui ont ensuite été distribués aux collaborateurs du fabricant d'ascenseurs en Amérique latine.

Cette livraison d'urgence est devenue un projet mondial associant les sites de production de masques en Asie, le siège de la société en Europe et les destinataires en bout de chaîne sur le continent américain. « Les marchandises ont été transbordées entre les aéroports internationaux

de Shanghai Pudong, Francfort et Guarulhos, explique João Paulo Caldana, Managing Director ASL Brazil.

Il s'agissait d'une cargaison très volumineuse et très importante, qui devait atteindre sa destination le plus vite possible », poursuit-il. Le réseau logistique mondial a pour ce faire déployé tous ses atouts. « Nous avons opté pour un trajet passant par l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Sud, qui sont d'ailleurs des zones opérationnelles de Thyssenkrupp », conclut-il.

Une fois arrivée au Brésil, la cargaison a été acheminée par la route de São Paulo jusqu'à l'aéroport international Salgado Filho, à Porto Alegre, depuis lequel les masques ont pu être distribués sur les sites de Thyssenkrupp en Amérique latine.

+++ Centre logistique Himberg bei Wien, Dachser Austria +++

” Nous sommes encore plus soudés et plus à l'écoute les uns des autres.

Mehmet Yüksel, gestionnaire de flotte à Himberg bei Wien, Dachser Austria

16 mars 2020 : face au coronavirus, le gouvernement hongrois décrète l'état d'urgence et ferme ses frontières à la circulation des personnes. Les travailleurs qui faisaient la navette avec l'Autriche toute proche ne pouvaient plus se rendre à leur travail, même pas les conducteurs de camions tellement indispensables pour approvisionner le marché de détail et assurer le maintien de chaînes de production d'importance systémique.

Dans la cellule de crise de l'agence Dachser de Himberg bei Wien figure également le gestionnaire de flotte Mehmet Yüksel. Durant le confinement, cet ancien chef d'une entreprise de transports âgé de 47 ans est devenu le trait d'union entre l'agence Dachser et les transporteurs et leurs conducteurs. « Lorsque les frontières se sont fermées, nous avons réservé à nos frais des chambres dans deux hôtels pour les conducteurs qui venaient de la Hongrie toute proche. Nous avons ainsi pu réagir avec rapidité et souplesse à tous les changements de situation et assurer le maintien de nos principales liaisons », explique Mehmet Yüksel.

La direction de la flotte a toujours fait en sorte de maintenir un équilibre au niveau des capacités, insiste-il, de sorte que chaque entreprise de transport soit un minimum utilisée, les transporteurs individuels comme les entreprises de transport disposant de plusieurs véhicules et employant plusieurs conducteurs. « Une bonne circulation de l'information était tout aussi importante que des aides financières », poursuit Mehmet Yüksel. « Notre entreprise a bénéficié d'informations quotidiennes et d'une intégration encore plus complète dans les processus. Permettez-moi de vous exprimer mes plus vifs remerciements pour votre formidable soutien », déclare à ce sujet Goran Markovic, transporteur et chef de Markovic Transporte.

Même si la crise n'est pas terminée, on peut déjà tirer des enseignements positifs de ce 'pool de conducteur' : nous sommes encore plus soudés et plus à l'écoute les uns des autres. C'est très important et cela nous arme pour de nouveaux défis – même si ce n'est pas forcément une nouvelle vague de contaminations. » →

Agir main dans la main avec les partenaires et les conducteurs, Mehmet Yüksel, gestionnaire de flotte





Le réseau Dachser garantit
la circulation des marchandises
même en temps de crise



Approvisionnement du commerce de détail à flux tendus

+++ Centre logistique de Dachser Food Logistics à Hanovre +++

” En cas de brusques turbulences sur les marchés, des chaînes logistiques flexibles sont particulièrement précieuses.

Konstantinos Kourkoutas, Apostel Griechische Spezialitäten GmbH

Tout a commencé en 1970 dans un restaurant grec de Hanovre. Les spécialités grecques étaient alors très en vogue en Allemagne. C'est ainsi que l'entreprise familiale Apostel, établie depuis 1979 à Garbsen près de Hanovre, s'est, elle aussi, lancée dans la production de spécialités grecques au yaourt. Ce fut le début d'une extraordinaire histoire à succès. Entre-temps, le Tzatziki de la marque APOSTELS s'est particulièrement fait sa place dans les étagères réfrigérées d'un très grand nombre de chaînes de supermarchés en Allemagne. D'autres spécialités comme la crème aigre, l'aïoli, les yaourts, la crème de pommes de terre et les produits gastronomiques à base de yaourt complètent la gamme.

Les produits frais au yaourt, qui répondent aux exigences de qualité les plus élevées, posent toujours des défis au niveau logistique. « Nous produisons à flux tendus, ce qui nous permet de réagir vite et avec souplesse. En collaboration avec nos prestataires logistiques, nous optimisons la chaîne de création de valeur de nos clients, explique Konstantinos Kourkoutas, responsable de l'IT et de l'administration de l'entreprise familiale.

À cause du confinement lié au Covid-19, le segment des acheteurs de gros et notamment les débouchés dans la gastronomie ont été paralysés, et dans le même temps, la demande dans le commerce de détail s'est accélérée considérablement, les gens ont commencé à faire des stocks, sont restés chez eux et ont dû s'approvisionner en denrées alimentaires. Nous avons dû ainsi d'un coup réinventer toute la supply chain », se souvient-il.

Dans cette situation critique, Apostel avait un partenaire flexible à ses côtés avec l'agence Dachser Food Logistics

de Hanovre. « Le réseau Dachser Food Logistics est bien préparé aux fluctuations saisonnières et aux pics de charge exceptionnels, notamment lors des achats de Noël et des fêtes ou lors d'augmentations de la demande liées à la météo durant la saison des barbecues. Même si le confinement nous a tous surpris, nous avons toujours su ce qu'il fallait faire pour maintenir notre capacité de livraison dans le commerce, explique Oliver-Patrick Müller, Sales Manager Food Logistics au centre logistique de Hanovre. Grâce à une collaboration bien rodée depuis des années avec Apostel, nous avons pu absorber les changements de capacité au niveau logistique. » Ainsi, explique-t-il, le matériel d'emballage stocké pour Apostel a pu être livré à flux tendus et, dans le même temps, en période de pointe, jusqu'à deux fois plus de marchandises nécessitant une réfrigération que d'habitude ont pu être transportées du lieu de production aux entrepôts du commerce.

« Pour les produits frais à durée de conservation limitée, on peut dire que chaque minute passée pour parvenir dans les rayons compte. Mais tous les acteurs de la supply chain d'Apostel ont travaillé main dans la main », indique Oliver-Patrick Müller. Pour que cela fonctionne, il faut qu'il existe une circulation et un échange d'informations bien rodés, un réseau performant et résilient, ainsi que des hommes passionnés désireux de relever des défis exceptionnels, estime-t-il. Pour lui, Apostel et Dachser se sont alors rapprochés encore plus sur un plan humain. « Durant cette période, nous avons parlé au téléphone et échangé plus que d'habitude. La distanciation sociale n'a eu lieu que physiquement. »

M. Schick

« Les relations de Dachser avec ses clients, ses collaborateurs et ses partenaires de transport de longue date reposent sur la loyauté et la confiance. 'On peut compter sur Dachser' est une maxime que nous souhaitons incarner en toute sincérité. C'est ainsi que nous donnons un signal fort contre les incertitudes actuelles, et ce, dans chaque pays où nous intervenons. Les nombreuses lettres de remerciements de nos clients en témoignent. »

Bernhard Simon,
CEO de Dachser

ÇA ME VA COMME UN GANT !



Une alliance entre légèreté
et fonctionnalité obtenue
à la suite de plusieurs tests

Dachser a lancé ce printemps une nouvelle collection de tenues de travail pour ses opérateurs logistiques et ses conducteurs en collaboration avec un fabricant réputé. Fonctionnalité, confort, sécurité : les atouts de cette collection se marient parfaitement avec le style caractéristique Dachser.

Changement de style dans les entrepôts, sur les quais et tout autour des camions : les nouvelles tenues de travail destinées aux opérateurs logistiques et conducteurs font leur entrée de plus en plus remarquée dans l'univers du groupe. « Avec notre partenaire, Paul H. Kübler Bekleidungswerk de Stuttgart, nous avons créé une nouvelle coupe moderne et jeune aux couleurs bleu et argent, explique André Bilz, Team Leader Fleet Management Terminal Equipment chez Dachser. Nous avons réuni plus de 50 articles dans un guide de style pour Dachser. On peut les commander dans le monde entier, selon les besoins, auprès de notre boutique en ligne centrale. » L'introduction de ces nouvelles tenues de travail devrait être terminée d'ici la fin de l'année.

Au plus près de la pratique professionnelle

Après un appel d'offres et une concertation étroite avec Corporate Marketing et Dachser Service und Ausbildungs GmbH, cette collection entièrement renouvelée dans un esprit de durabilité a bénéficié d'enquêtes dans les agences

pour tenir compte des exigences du terrain. Les lignes de vêtements ont ainsi pu être personnalisées suivant les besoins des divers domaines d'activité : entrepôts, conducteurs, chambres froides et haute visibilité (vêtements de protection). Pour parfaire le tout, Dachser a réalisé plusieurs semaines de tests en conditions réelles dans six agences en Allemagne, en France, en Espagne et en Tchéquie.

Durabilité sur mesure

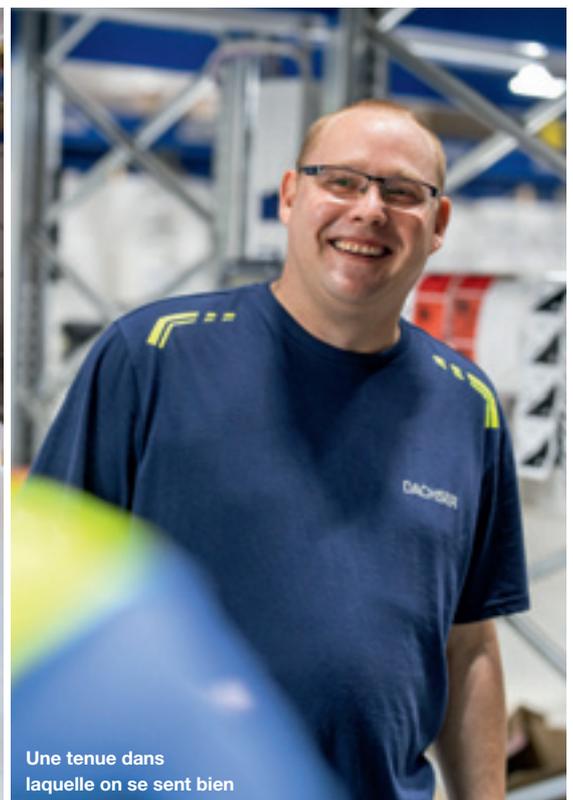
Les nouvelles tenues de travail offrent des améliorations importantes pour ceux qui les portent. « Les détails sont particulièrement soignés : pour les conducteurs, des empiècements extensibles spéciaux ainsi qu'une coupe ronde aux manches et aux genoux assurent une totale liberté de mouvement. Des coupes spéciales sont également prévues pour les femmes. Tout est soigneusement étudié », indique Andrea Simmel, principale interlocutrice concernant les tenues de travail chez Dachser. Le nouvel équipement est aussi bien accueilli sur le terrain. L'allure plus moderne, le bon ajustement et les poches pratiques au quotidien ont trouvé un accueil très favorable.

La protection de l'environnement et la durabilité ont été prises en compte tout au long de la chaîne de création de valeur inhérente au concept d'approvisionnement, souligne la responsable. Dans ce cadre, l'adhésion au label Oekotex standard 100 va tout autant de soi que la participation au projet « Supporting Fairtrade Cotton » (commerce équitable du coton) et au partenariat pour des textiles durables, conclut-elle.

L'image positive véhiculée par les opérateurs logistiques et l'ensemble des conducteurs joue un rôle essentiel dans la perception de la marque Dachser. Les différentes lignes de produits ont été spécialement adaptées aux activités des groupes professionnels concernés et aux conditions météorologiques qu'ils doivent affronter.



Une tenue confortable en toutes circonstances



Une tenue dans laquelle on se sent bien

EN DIRECT DU LABORATOIRE DU FUTUR

Technologies du futur

CALCULATEURS QUANTIQUES

Ces ordinateurs font franchir un nouveau cap de performances aux systèmes informatiques. Et la logistique pourrait être l'un des premiers secteurs à profiter de cette technologie d'avenir reposant sur la physique complexe des particules subatomiques.

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.

Si elle en est encore à ses prémices, la technologie de ces calculateurs pourrait dans quelques années déjà révolutionner bien des systèmes gérés par informatique, notamment les applications logistiques. Les calculateurs quantiques permettent en effet de résoudre des tâches combinatoires complexes nettement plus vite : en logistique par exemple, leur capacité de calcul permet d'optimiser la planification des tournées de véhicules et des flux de marchandises, ainsi que l'apprentissage automatique et les recherches complexes dans des bases de données.

Un ordinateur quantique est un microprocesseur d'un tout nouveau genre reposant sur les lois physiques de la mécanique quantique, branche de la physique qui décrit l'état des matériaux à l'échelle subatomique. Développée dès 1925 par deux physiciens en particulier, Werner Heisenberg et Erwin Schrödinger, la théorie sur laquelle elle s'appuie est difficilement accessible, mais elle devient plus abordable grâce à la célèbre expérience du « chat de Schrödinger », que l'on peut découvrir sur Internet.

Qubits pour une nouvelle capacité de calcul

Le calculateur quantique s'appuie sur un nouveau matériel ainsi qu'un nouveau type d'informatique aux approches mathématiques différentes. L'ordinateur classique stocke les informations sous forme de bits pouvant prendre deux états, « 1 » ou « 0 ». Plus il possède de processeurs, plus vite il peut effectuer les opérations et interpréter les séries de bits. Le calculateur quantique stocke les données dans des

« bits quantiques » ou qubits (état quantique qui représente la plus petite unité de stockage d'information quantique). Les qubits n'ont pas un seul état, c'est-à-dire « 1 » ou « 0 », ils peuvent prendre simultanément ces deux états, suivant ce qu'on appelle la superposition des états de base. Le calculateur quantique peut effectuer bien plus d'opérations que son homologue classique, car il peut évaluer simultanément toutes les combinaisons possibles, au lieu de les calculer les unes après les autres. Un ordinateur quantique de 50 qubits peut ainsi prendre simultanément 2^{50} soit plus d'un milliard

d'états. Les experts estiment que ces systèmes sont plus performants que les actuels superordinateurs. Jusqu'ici, ils ne sont exploités que dans des centres de calcul spéciaux et dans des conditions d'environnement très contrôlées, notamment des températures de moins 273 °C et une protection contre toute interaction néfaste. Ces systèmes étant très sensibles et sujets aux erreurs, on ne peut pour l'instant pas envisager une exploitation commerciale à grande échelle. Des systèmes de ce type à 20 et jusqu'à 50 qubits à titre expérimental sont cependant dès aujourd'hui proposés sur le marché sous forme d'informatique en nuage (Cloud). Ce sont les « systèmes de portes quantiques » ou « systèmes quantiques universels ». « Q System One » d'IBM est l'un des plus connus.

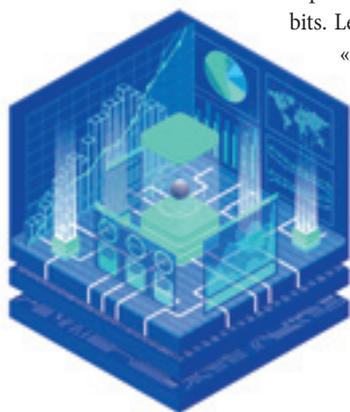
Informatique quantique sur le Cloud

Calculateurs quantiques d'un type particulier très intéressants pour la logistique, les « systèmes de recuit quantique » sont aussi appelés « calculateurs quantiques adiabatiques ». Ces machines et procédés sont particulièrement adaptés aux problématiques d'optimisation des tournées de véhicules. Les valeurs des qubits étant ici définies différemment, on ne peut les comparer avec celles des calculateurs quantiques universels. Avec ses 2048 qubits, le plus connu est le « D-Wave 2000Q » de l'entreprise canadienne D-Wave. Parallèlement aux calculateurs quantiques « réels », on trouve des calculateurs à recuit quantique simulé mathématiquement et s'appuyant sur la technologie classique des puces. L'entreprise Fujitsu par exemple propose ce type de service de calcul sur le Cloud à partir d'une puce binaire spécialement développée à cet effet.

Toutefois, le système de recuit quantique ou simulé n'est pas encore suffisamment performant ni adapté à la pratique pour rendre compte de manière rentable et concrète de toutes les conditions et restrictions inhérentes aux problèmes d'optimisation des tournées rencontrés par exemple chez Dachser. Mais l'on peut s'attendre à ce que l'offre de services de recuit quantique s'étoffe dans les cinq prochaines années et permette de franchir un nouveau cap qualitatif dans la résolution des problèmes d'optimisation des tournées.

Andre Kranke

Department Head R&D Research & Innovation Management



Changement à la direction

ROBERT ERNI NOMMÉ DIRECTEUR FINANCIER DE DACHSER



En la personne de Robert Erni, Dachser a choisi un Directeur financier expérimenté en logistique pour succéder à Burkhard Eling, qui deviendra le nouveau CEO de Dachser à partir du 1^{er} janvier 2021. Robert Erni a débuté sa phase d'intégration au sein de Dachser en tant que Directeur adjoint le 1^{er} septembre 2020.

Ce Suisse âgé de 54 ans était précédemment Directeur financier du prestataire de transport et de solutions logistiques coté en Bourse Panalpina, où il a dirigé à ce même poste la fusion avec le groupe logistique danois DSV. Robert Erni a débuté sa carrière dans l'entreprise de transport et logistique Kühne+Nagel, où il a occupé des postes à Hong Kong, en Inde, en Argentine et aux États-Unis avant de retrouver son pays d'origine, la Suisse, où il a été responsable du département de contrôle de gestion mondial établi au siège.

Plus de 30 ans d'expérience en logistique

« Robert Erni est un Directeur financier très expérimenté qui a travaillé plus de 30 ans dans le secteur de la logistique, explique Burkhard Eling, l'actuel Directeur financier

de Dachser et futur CEO à partir du 1^{er} janvier 2021. Nous sommes ravis de l'accueillir au sein de notre équipe de direction et nous nous réjouissons de collaborer avec lui pour relever les défis à venir et continuer de créer de la valeur et de la croissance. »

« Être Directeur financier d'une entreprise familiale comme Dachser, c'est bien plus que maîtriser les chiffres : notre Directeur financier entretient des relations étroites avec nos actionnaires, façonne la stratégie de l'entreprise et, ce faisant, joue également un rôle majeur dans les activités opérationnelles, explique le CEO de Dachser Bernhard Simon, qui dirigera le conseil de surveillance de l'entreprise à partir de 2021. Nous avons trouvé en Robert Erni un Directeur financier qui pourra assurer pleinement ce rôle à partir du 1^{er} janvier 2021. »

” Les opportunités
naissent de bonnes comme
de mauvaises surprises



Le futur : souvent la bonne
raison d'espérer une impulsion
source de changement

LA NÉCESSITÉ EST MÈRE DE L'INVENTION

Même si dans notre routine, nous l'oublions, l'homme est passé maître de l'improvisation. En temps de crise, il sait faire éclore le progrès et les innovations.

En début d'année, lorsque la pandémie du coronavirus s'est propagée dans le monde entier, un vent de panique a d'abord soufflé un peu partout. Des commerces ont fermé, des événements ont été annulés – et les habitudes de bureau et du quotidien ont été bouleversées. Mais on s'est finalement rapidement adapté à cette nouvelle situation : les restaurants ont livré les repas, les employés sont passés au télétravail et certaines entreprises se sont adaptées pour fabriquer des respirateurs ou des masques de protection. À bien des égards, le confinement a boosté la numérisation. Les visioconférences ont remplacé les voyages d'affaires, les écoles et universités ont donné leurs cours via des plateformes d'apprentissage en ligne, et même les autorités ont accéléré les téléservices.

« Nécessité est mère d'invention » dit la sagesse populaire. Il y a beaucoup de vrai là-dedans. Même si notre routine nous le fait souvent oublier, l'art de l'improvisation est profondément inscrit dans notre ADN. L'histoire des civilisations ne manque pas de crises et de pénuries ayant conduit au progrès et à l'innovation.

Des inventions pour pallier la pénurie

La conquête de la planète par l'Homo sapiens depuis son Afrique originelle résulte déjà vraisemblablement d'une crise. Des chercheurs ont en effet trouvé des preuves que le nord de l'Afrique a subi il y a environ 70 000 ans une longue sécheresse – et que la réduction du cheptel qui s'en est suivie est bien à l'origine de l'exode massif des chasseurs-cueilleurs vers l'hémisphère Nord. Lorsque, des millénaires plus tard, une autre sécheresse fit disparaître les grandes espèces de cette région, les hommes inventèrent l'agriculture et l'élevage. S'en suivirent de continuelles innovations pour pallier la pénurie permanente liée à cette nouvelle sédentarité – de la charrue et de la céramique à la roue, avec l'essor commercial qu'elle a entraîné.

Il a bien sûr fallu des millénaires pour parvenir à la société d'abondance de nombreux pays actuels. Si des inventions sont très souvent nées de travaux de recherche ciblés dans les périodes propices, les évolutions techniques ont en fait aussi souvent été favorisées par des périodes de crise. Ainsi, en Allemagne, la révolution industrielle a débuté tardive-

ment, au milieu du XIXe siècle, précisément après des années marquées par les mauvaises récoltes et le chômage. Puis, c'est littéralement à toute vapeur que la société a pris son essor grâce à la production industrielle et aux chemins de fer.

Même les temps les plus sombres ont vu naître des innovations, gastronomie incluse ; ainsi, l'invention de la saucisse au soja a-t-elle été attribuée à l'ex-chancelier allemand Konrad Adenauer, qui cherchait des moyens d'échapper à la pénurie alimentaire à la fin de la Première Guerre mondiale. À la même époque, l'idée d'un marchand américain fit florès : Thomas Sullivan imagina conditionner le thé non plus dans des boîtes en métal mais dans de petits sachets de soie. Si, au départ, l'intention était de réduire le poids du produit, les sachets ont très vite été appréciés pour leur simplicité d'utilisation. Durant la Seconde Guerre mondiale, le businessman Aaron Lapin fit la démonstration de son talent d'improvisation : face à la pénurie de crème fouettée, il a créé un substitut à partir de crème légère enrichie de graisse végétale et l'a conditionné en aérosol avec du protoxyde d'azote. La crème fouettée en bombe allait devenir un bestseller mondial.

Des crises, sources d'opportunités

Matthias Horx compte parmi les optimistes de notre époque. Analyste de tendances allemand, il vient de publier un ouvrage sur le monde post-coronavirus où il déclare : « Ces derniers mois, les gens ont beaucoup appris sur eux-mêmes, par exemple qu'il y a beaucoup de choses dont ils peuvent se passer, comme les bouchons pour aller au travail, ou encore les vols à bas prix pour le weekend. Nombre d'entre eux ont découvert combien une simple promenade en forêt peut être agréable. »

Des innovations numériques et des réseaux logistiques robustes ont joué un rôle décisif pour que la vie continue malgré la crise sanitaire. Selon Matthias Horx, les nouvelles expériences sont décisives pour le progrès social – notamment, en matière de protection de l'environnement et de durabilité. Elles pourraient nous amener à ancrer le thème de la protection de l'environnement en tête de nos priorités.

S. Ermisch



En 1701, Johann Friedrich Böttger, apothicaire, alchimiste et inventeur allemand, prétendait avoir réussi devant témoins à transformer l'argent en or. Très intéressé par l'invention, le roi de Prusse exige qu'il lui montre son secret. Mais il lui échappe puis... est fait prisonnier par l'Électeur de Saxe. Friedrich Böttger expérimente alors différentes formules avec des ingrédients imposés. Et en 1708, il ne trouve pas le secret de fabrication de l'or, mais d'un bien non moins précieux : la porcelaine. Les Européens appréciaient « l'or blanc » des Chinois, mais nul n'avait encore réussi à en fabriquer. En 1710, libre cette fois, Matthias Böttger crée la manufacture de porcelaine de Meissen, de renommée mondiale.



PERSPECTIVES
D'AVENIR
EN LOGISTIQUE

LOGISTICIENNE DANS L'ÂME

Donna Walters travaille depuis plus de 30 ans chez Dachser USA à New York. Pour cette Key Account Specialist (Chargée Grands Comptes), l'être humain doit être au centre de toutes les préoccupations.



Toujours à la disposition des clients et de l'équipe : Donna Walters

La grande fête pour célébrer ses 30 ans de carrière n'a toujours pas pu se dérouler. Mais on se rattrapera certainement une fois la pandémie du coronavirus derrière nous. Donna Walters n'est en effet pas seulement Key Account Specialist, c'est aussi la « bonne âme » de l'agence de New York. Âgée de 58 ans, elle travaille actuellement depuis chez elle, à Bellmore, sur la côte sud de l'île de Long Island. « Le contact direct avec mes clients ainsi que mes collègues me manque beaucoup. Travailler à domicile n'est pas vraiment évident, mais j'arrive très bien à coordonner les envois depuis chez moi », explique Donna Walters.

En tant que Key Account Specialist, elle s'occupe de grands comptes. Elle négocie les prix, surveille les livraisons de bout en bout et répond régulièrement aux questions à caractère général posées par les clients. « J'aime saisir les attentes de nos clients, leur proposer des solutions adaptées et faire en sorte qu'ils soient toujours plus satisfaits de l'offre Dachser. Dans cette période agitée, c'est uniquement ainsi que l'on peut gagner et conserver la fidélité du client », souligne cette logisticienne expérimentée.

« Source d'inspiration pour tous et toutes »

Agrémenter les affaires d'une touche personnelle, c'est la grande force de Donna Walters. Cette mère de deux enfants, un garçon et une fille, vit la logistique comme une « activité centrée sur l'humain », même au sein de l'équipe Dachser de l'agence de New York. Une amie proche dit d'elle : « Donna est une source d'inspiration pour tous et toutes. C'est une personne tout à fait spéciale, qui veut le bonheur et la réussite des gens. Elle m'a appris tant de choses et a facilité mon intégration chez Dachser ». Et ce n'est qu'un des nombreux témoignages positifs recueillis auprès de ses collègues à l'occasion de l'anniversaire de ses 30 ans de carrière.

Cette estime lui vient aussi de son histoire personnelle. Elle a vaincu le cancer à deux reprises. Lorsqu'elle évoque les moments difficiles après son opération et la chimiothérapie, elle est très émue. « Mes collègues m'ont aidée d'une façon incroyable. J'ai toujours eu quelqu'un pour me soutenir », explique Donna Walters. C'est pourquoi le concept « entreprise familiale Dachser » a pour elle une résonance très particulière et très personnelle.

Donna Walters a débuté sa carrière chez Dachser en avril 1990. Elle se souvient qu'à cette époque, la rotation du personnel était encore très importante. En 18 mois, 21 personnes ont quitté ou rejoint le service. Donna Walters, elle, n'est pas partie. Cherchant la proximité avec ses clients, elle s'est fait des amis parmi ses collègues chevronnés par son professionnalisme et parmi les jeunes recrues grâce à son expérience. Donna Walters – ou comment être un « moteur d'intégration ». « C'est ainsi que nous avons développé un véritable esprit d'équipe », conclut-elle.

Du « one-woman-show » à la naissance d'une équipe

À ses débuts chez Dachser, presque toutes les commandes étaient générées depuis l'Allemagne, mais l'agence satellite de New York s'est développée en permanence au fil des ans. Lorsqu'elle lance son activité fret maritime, celle-ci est encore un « one-woman-show ». Aujourd'hui, l'équipe compte six personnes. La croissance de la cellule new yorkaise reflète l'ascension constante de Dachser USA, qui est représentée dans toutes les grandes villes des États-Unis.

« J'ai vécu l'ascension de Dachser aux États-Unis de l'intérieur. Ce succès est notamment dû à l'engagement des collaborateurs et collaboratrices : nous nous mobilisons toujours à 110 % pour nos clients et pour l'équipe », explique Donna Walters. Depuis 2015, Donna Walters est Key Account Specialist chargée de suivre un certain nombre de clients grands comptes au sein de son agence – pour la plus grande satisfaction et l'estime partagées par toutes les parties. Après 30 ans, Donna Walters est toujours aussi passionnée par son travail. Les épreuves de sa vie n'y ont rien changé : « Je suis particulièrement attachée à Dachser, comme à une grande famille », conclut-elle. L. Becker

Dès 1974, Dachser comptait un bureau de représentation à New York. La société avait en effet choisi d'établir son premier site sur le continent américain dans la métropole mondiale. Aujourd'hui, une trentaine de collaborateurs occupent les bureaux proches de l'aéroport international John F. Kennedy, dans le quartier de Queens. La filiale étrangère Dachser USA, dont le siège se trouve à Atlanta, et qui emploie environ 300 personnes sur 14 sites différents, s'occupe des chaînes logistiques intégrées par voies aériennes et maritimes vers l'Europe, l'Asie et l'Amérique du Sud.



PALETTES EN ÉQUILIBRE

Les supports de manutention consignés, et surtout les palettes Europe, jouent un rôle essentiel dans le flux de marchandises paneuropéen. Mais il n'est pas toujours évident d'en trouver. Ainsi, il existe dans le réseau européen Dachser des régions présentant un stock important de palettes, tandis que d'autres en manquent cruellement. Ceci nécessite donc un système élaboré de pilotage assisté par informatique pour garantir l'équilibre du flux de palettes à l'échelle de l'Europe tout entière.

Dans le principe, c'est très simple. Par exemple, pour transporter 36 colis de Memmingen à Berlin, il faut 36 palettes Europe. Une fois déchargées chez les destinataires à Berlin, elles sont immédiatement rechargées avec de nouvelles marchandises et repartent en sens inverse à bord de caisses mobiles bien remplies en direction de l'Allgäu. Lorsque l'expéditeur reçoit en retour autant de palettes qu'il en a envoyées, le flux de palettes est en équilibre.

Mais dans la société actuelle, basée sur la division du travail, les flux de marchandises très ramifiés et imbriqués rendent difficiles les échanges parfaitement équilibrés. Les destinataires ne sont pas automatiquement des expéditeurs traitant des volumes de marchandises identiques ou desservant les mêmes régions. C'est pourquoi il y a beaucoup plus de palettes parvenant à une destination qu'il n'en repart. Inversement, une autre destination a besoin de bien plus de supports de charge qu'elle n'en reçoit. Alors, le flux quotidien de marchandises engendre des « surstocks » et des « manques ».

Déséquilibre dans le flux de palettes

« Le flux européen de marchandises au sein du réseau Dachser est marqué par un net déséquilibre », indique Jens

Müller, Head of Network Management Organization chez Dachser. Cela peut s'expliquer de bien des manières, essentiellement par les écarts entre quantités importées et exportées mais aussi par les exigences de qualité différentes d'un client à l'autre. Une utilisation cohérente des supports de manutention est donc difficile, voire souvent impossible.

Dans un réseau performant et ambitieux comme celui de Dachser, il faut travailler en vue de remédier à cette situation et rétablir l'équilibre entre la demande et la disponibilité », ajoute-t-il. Selon lui, il ne s'agit pas de transporter en permanence les palettes vides des régions excédentaires vers les régions en demande. Dans le contexte du manque croissant de conducteurs et des efforts pour éviter les émissions de CO₂, cela n'aurait aucun sens. « Comptabiliser et non transporter doit devenir notre devise », indique Jens Müller. Cela suppose toutefois un système de saisie et de pilotage global pour garantir une circulation harmonieuse des palettes. « Avec ses systèmes informatiques internes homogènes, Dachser peut piloter les processus numériques au niveau central, de sorte que les palettes nécessaires parviennent toujours au client au moment opportun et dans la quantité et la qualité requises », explique Volker Seidel, consultant Pallet Service Pooling chez Dachser.

Comptabiliser et non transporter

« Le pilotage central nous permet non seulement de déplacer physiquement le moins possible de palettes, mais aussi de générer des synergies par des transferts purement comptables avec des tiers, comme les prestataires d'emballage, les entreprises de transport, les transitaires ou les clients eux-mêmes. Le principe "Comptabiliser au lieu de transporter" a fait ses preuves à maintes reprises, poursuit Volker Seidel. C'est toutefois un service à valeur ajoutée

qui demande un investissement important et doit donc être rémunéré comme il se doit. »

« Le réseau routier Dachser relie intelligemment un grand nombre de prestataires palettes, ce qui permet d'assurer le service de "transfert" de palettes en toute fiabilité même en cas de déséquilibres géographiques et saisonniers, constate Jens Müller. Cela exige un investissement prospectif important. Le flux des marchandises et palettes est ainsi maintenu, de façon aussi synchrone et équilibrée que possible. » M. Gelink

Étant normalisées, les palettes Europe peuvent être échangées selon les besoins. Soit le destinataire dispose toujours d'assez de palettes de rechange (modèle de Bonn) soit l'expéditeur met à sa disposition suffisamment de palettes de rechange (modèle de Cologne). Sur les bordereaux de palettes, celles-ci sont « échangées » de façon purement comptable. Cette troisième solution est considérée plus économique qu'un échange effectif de palettes avec mise en réserve.



ENTRETIEN

« Du déséquilibre à l'équilibre »

Assurer l'équilibre entre la demande et la disponibilité des palettes au niveau européen est un défi toujours plus complexe. Comment Dachser parvient à résoudre ce problème ? C'est ce que nous explique Jens Müller, Head of Network Management Organization chez Dachser.

Monsieur Müller, combien de palettes Europe circulent dans le réseau Dachser ?

Jens Müller : En 2019, environ 55,7 millions de palettes Europe étaient en circulation pour les besoins de Dachser Road Logistics. C'est une quantité considérable. Empilées, elles atteindraient 8 000 kilomètres de haut, autrement dit l'orbite moyenne sur laquelle les satellites de communication et de navigation gravitent autour de la Terre.

Quelle est la situation du flux de marchandises paneuropéen en termes de demande et de disponibilité de palettes ?

Nous constatons en Europe une situation inégale au niveau des destinataires, avec de nombreux écarts entre les quantités importées et exportées. Une utilisation cohérente des conditionnements est donc difficile, voire souvent impossible. À Berlin par exemple, il arrive bien plus de marchandises qu'il n'en provient, ce qui cause un excédent de palettes dans la région. Nous devons compenser cet excédent, pour ne pas avoir à organiser des chargements entiers de palettes vides.

Comment procédez-vous chez Dachser ?

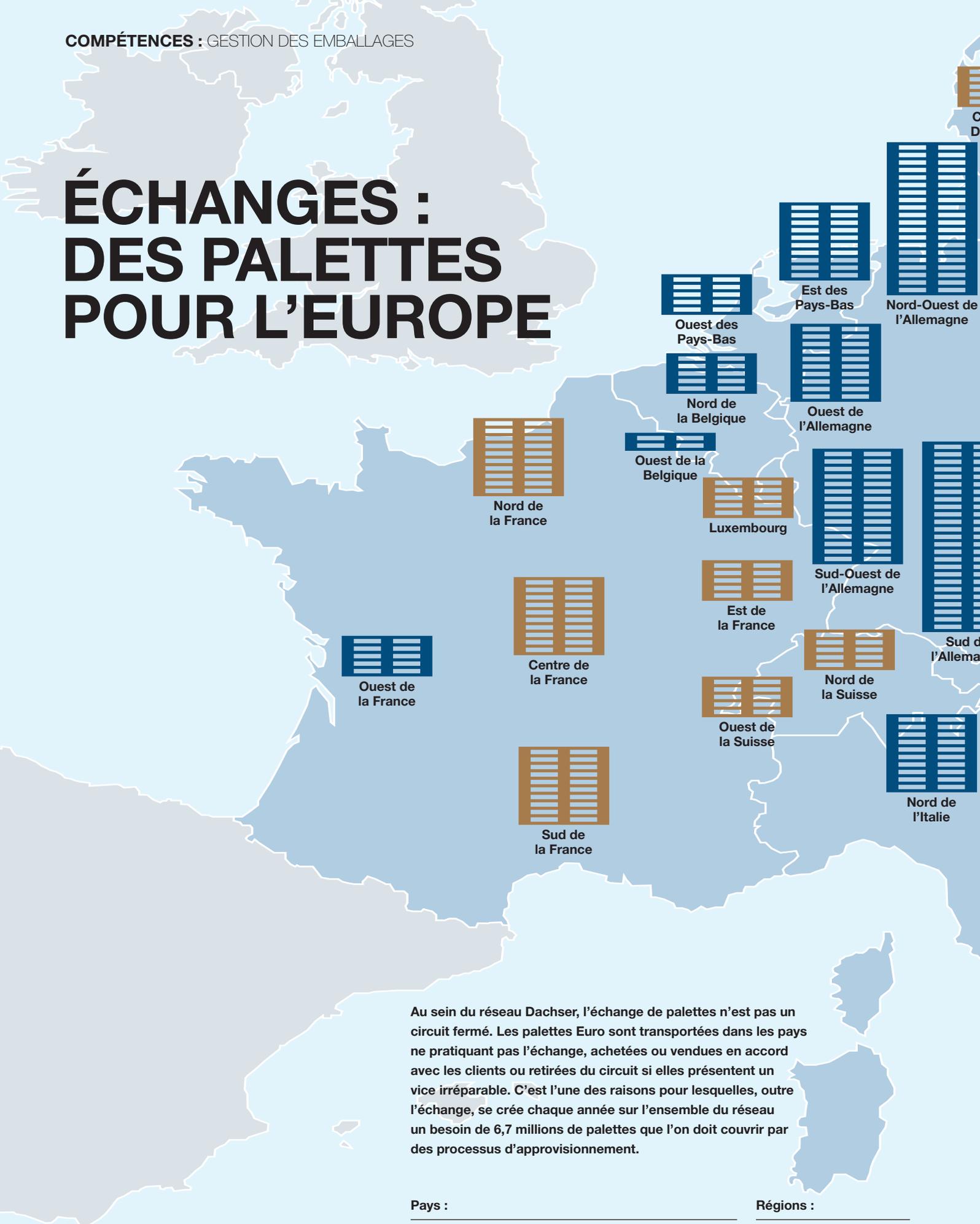
Une fois de plus, on constate ici la force du réseau européen Dachser avec sa structure informatique homogène et la transparence des processus associée. Grâce au principe « Comptabiliser et non transporter », c'est-à-dire la mise en commun des

palettes (Pallet Service Pooling), nous pouvons parvenir à l'équilibre des supports de manutention aussi bien sur un plan physique que comptable.

Quel est, dans ce cadre, le rôle de l'échange de palettes ?

Le système d'échange de palettes est l'une des clés pour contrer les déséquilibres dans les circuits de palettes. Toutefois, tous les pays d'Europe ne sont pas préparés à l'échange. Dans les pays qui le pratiquent, comme la France, l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, l'Italie, le Benelux et le Danemark, Dachser propose l'échange des emballages réutilisables soumis à l'obligation de consignation comme un service à valeur ajoutée. Dans les autres pays, comme la Pologne, la Slovaquie et la Hongrie, les emballages n'ont encore souvent pour les participants qu'une « valeur » secondaire, voire nulle, sans oublier que les documentations et contrôles d'interface nécessaires pour l'échange n'y sont pas non plus disponibles sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Dans ces pays, nous travaillons, en collaboration avec nos clients et partenaires, à mettre en lumière et garantir la valeur intrinsèque des emballages, en nous appuyant sur des quantités mensuelles définies de palettes en circulation, des collaborateurs formés en conséquence, des accords contractuels clairs ainsi que la facturation des prestations au client.

ÉCHANGES : DES PALETTES POUR L'EUROPE



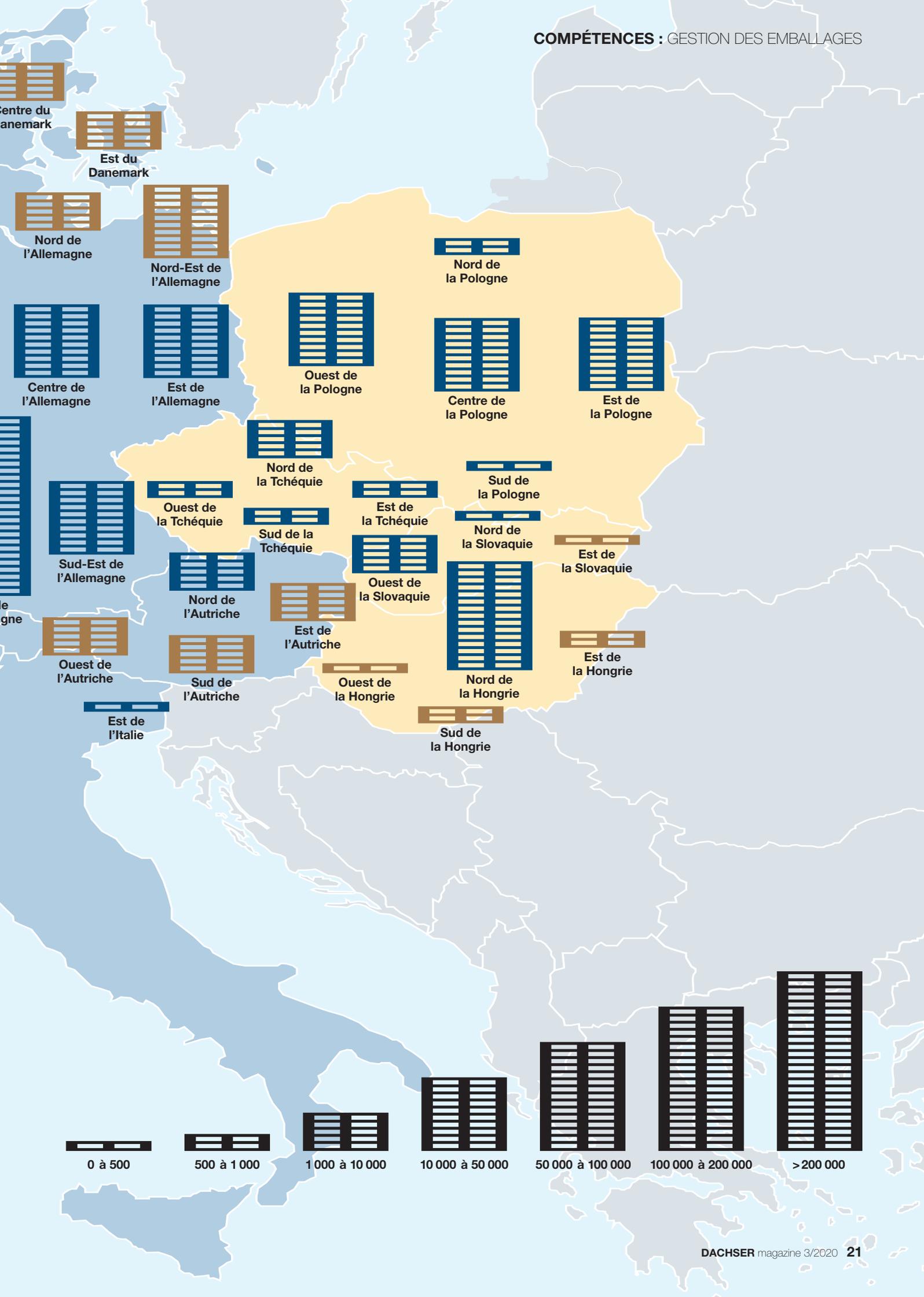
Au sein du réseau Dachser, l'échange de palettes n'est pas un circuit fermé. Les palettes Euro sont transportées dans les pays ne pratiquant pas l'échange, achetées ou vendues en accord avec les clients ou retirées du circuit si elles présentent un vice irréparable. C'est l'une des raisons pour lesquelles, outre l'échange, se crée chaque année sur l'ensemble du réseau un besoin de 6,7 millions de palettes que l'on doit couvrir par des processus d'approvisionnement.

Pays :

- pratiquant l'échange
- ne le pratiquant pas (échange d'emballages limité)

Régions :

- excédentaire
- en demande



GLOCAL AU LIEU DE GLOBAL ? SUPPLY CHAINS EN MUTATION

Les supply chains sont en plein bouleversement. Les entreprises sont nombreuses à envisager de rapatrier au moins une partie de la production plus près de leurs pays de distribution. Si la pandémie de Covid-19 n'explique pas tout, elle accélère ce mouvement.

Les grands porte-conteneurs et navires cargos circulent à nouveau. Après la crise sanitaire de ces derniers mois, le commerce mondial reprend lentement ses droits, même si le volume des transactions est encore loin d'atteindre le niveau des années précédentes et ne l'atteindra peut-être plus jamais. Le coronavirus a profondément bouleversé les supply chains mondiales. Les liaisons et itinéraires établis de longue date ont quasiment été paralysés durant le confinement. Du jour au lendemain, nous avons réalisé combien l'approvisionnement quotidien dépendait du bon fonctionnement des supply chains. Coordonnés et interconnectés en flux tendus, tous les rouages de la production mondiale s'imbriquaient parfaitement – jusqu'à l'arrivée du Covid-19. →

Bernhard Simon,
CEO de Dachser SE



” Nationaliser ou régionaliser complètement la supply chain est tout aussi peu optimal et risqué que de s’approvisionner pour tous ses produits auprès d’un seul pays

« Après les premières infections virales, nous avons identifié très tôt un risque de perturbations sévères le long des supply chains mondiales », constate l’Institut de l’économie allemande (IW). Ces craintes se sont concrétisées quand, des semaines durant, quasiment aucun cargo en provenance d’Asie n’a gagné l’Europe. Une fois les entrepôts vides, les entreprises ont été contraintes de réduire voire de stopper leur production. Selon une enquête réalisée en juin par l’IW, 60 % des entreprises ont été touchées par les bouleversements au niveau des chaînes de création de valeur mondiales. Pour 18 % d’entre elles, cela s’est traduit par de fortes pertes de production.

À la différence d’événements régionaux, qui permettent en général aux entreprises de trouver d’autres sources d’approvisionnement et aux prestataires logistiques d’autres itinéraires, le confinement a immobilisé tous les rouages de l’économie mondiale de façon quasi simultanée. Aussi, l’appel à une réorganisation des flux de marchandises mondiaux s’est rapidement propagé. Face à la pénurie extrême de médicaments, d’équipements de protection et de masques, même les partisans de la mondialisation ont appelé les entreprises à rapatrier leur production sur le territoire national ou, tout au moins, en Europe.

Pas de circuit économique sans supply chain !



Les entreprises repensent leurs supply chains

Nombre d’entreprises ont suivi cet appel et repensent depuis leurs supply chains, comme l’indique l’enquête réalisée en juillet par la Chambre de Commerce et d’Industrie allemande (DIHK). Celle-ci montre que près de 40 % des entreprises cherchent actuellement de nouveaux fournisseurs plus proches. Elles sont aussi nombreuses à prévoir de rapatrier leur production en Allemagne ou sur d’autres sites européens.

D’après le cabinet de conseil en stratégie McKinsey, environ la moitié des entreprises particulièrement touchées par les perturbations, dans l’automobile et la construction d’installations et de machines, désiraient regrouper davantage leurs sites de production. Pour Volker Treier, chef du commerce extérieur de la DIHK, « la crise agit sur l’activité économique et devrait ainsi modifier les supply chains ».

Christian Kille, professeur en logistique du commerce et gestion opérationnelle à l’université de Wurtzbourg et créateur du supply chains, croit lui aussi en une régionalisation de ces dernières. « Les entreprises envisagent de raccourcir leurs supply chains » indique-t-il, tout en estimant que cela n’a pas grand-chose à voir avec la situation actuelle. La pression en faveur d’une plus grande durabilité environnementale des supply chains, l’essor du commerce en ligne et la nécessité de réagir plus vite aux fluctuations de la demande ont déclenché la tendance à la régionalisation il y a déjà quelques années. La pandémie ne fait selon lui que renforcer cette évolution.

Détente en vue

On ne sait pas à quel rythme ce changement d’orientation va intervenir puisque la situation se détend à vue d’œil. En mars, l’IW indiquait qu’un bon tiers des entreprises considérait les supply chains comme étant encore considérablement perturbées. Aujourd’hui, seulement 12 % des entreprises interrogées s’attendent encore à ce que le défaut de prestations intermédiaires de l’étranger, en particulier de la Chine, affecte le déroulement des affaires cette année ainsi que l’année prochaine.

Certains éléments portent désormais à croire que de nombreuses entreprises ne modifieront pas fondamentalement leurs supply chains. Selon l’IW, seulement 11 % des entreprises interrogées envisageaient de réduire stratégiquement les prestations intermédiaires réalisées en Chine



Le fret maritime repart
toutes voiles dehors !

ou de rapatrier leur production. Lors de la nouvelle enquête réalisée fin juin, cette option n'était plus envisagée que par environ 2 % d'entre elles.

La situation ne devrait toutefois pas revenir à ce qu'elle était avant la pandémie. En effet, les entreprises doivent sans cesse se préparer davantage à des guerres commerciales et des tarifs douaniers qui, avec les prétentions expansionnistes de la Chine, pourraient venir des États-Unis mais aussi de l'Europe.

« Le conflit commercial entre les États-Unis et la Chine a déjà entraîné une restructuration des chaînes globales de production et de logistique en faveur de l'activité commerciale dans des pays tels que le Mexique ou le Vietnam », constate Paul Tostevin, Directeur de la recherche mondiale de la société de conseil en immobilier Savills. À cela s'ajoutent des pressions politiques, estime-t-il. « En France comme au Japon et en Inde, des voix s'élèvent en faveur d'une plus grande indépendance économique », conclut-il.

Décalage des coordonnées en Asie et en Europe de l'Est

Les experts logistiques de Savills pensent que la restructuration des supply chains devrait surtout profiter à des pays comme l'Ukraine, la Serbie et la République tchèque en Europe de l'Est, tandis qu'en Asie, l'Indonésie et la Thaïlande pourraient constituer des alternatives attractives à la Chine. De nouvelles plaques tournantes logistiques pourraient par ailleurs émerger. Le Maroc par exemple, en Afrique du Nord, est facile à atteindre depuis l'Europe. Toutefois, les supply chains sont parfois si complexes qu'une

délocalisation peut vite s'avérer coûteuse. Pour les analystes du marché, les avantages du « nearshoring » (délocalisation d'une activité dans une région du même pays ou un pays proche) dépendent en fait beaucoup du produit. À court terme, Savills s'attend à une plus grande fragmentation des chaînes logistiques.

Quels enseignements la pandémie permet-elle de tirer pour la logistique ? Un retour pur et simple à l'état d'avant le virus semble pour l'heure peu envisageable. Bernhard Simon, CEO de Dachser, espère un changement d'orientation fondamental des entreprises : « Autrefois, la logistique était surtout considérée pour les achats comme un facteur de coût qu'il fallait optimiser. » Dorénavant, les décideurs des entreprises et organismes publics doivent, selon lui, identifier davantage les risques que peuvent receler leurs chaînes de création de valeur, jusqu'ici très ramifiées. Ces risques doivent être redéfinis en fonction de la nouvelle donne et gérés de manière plus consciente. « Nationaliser ou régionaliser complètement la supply chain est tout aussi peu optimal et risqué que de s'approvisionner pour tous ses produits auprès d'un seul pays, ajoute Bernhard Simon. Tout l'art consiste à bâtir des réseaux d'approvisionnement solides intégrant intelligemment les fournisseurs locaux, tout comme les sources en Chine, aux États-Unis et en Europe. »

Autre enseignement de la pandémie, les supply chains devront à l'avenir bénéficier d'une organisation bien plus souple et diversifiée. C'est ainsi que les capacités réduites de fret aérien et maritime ont conduit à l'essor actuel des services ferroviaires et même des transports routiers entre la Chine et l'Europe.

A. Heintze

Le coronavirus a été l'un des moteurs d'une nouvelle avancée de la numérisation. D'après une étude de la société de conseil PwC, les entreprises souhaitent investir davantage dans la surveillance et la gestion des risques de leurs supply chains. Dans ce cadre, de nouvelles solutions numériques seront nécessaires. « Nous assisterons à une percée technologique dans la gestion des supply chains » prévoient les analystes du marché.



Audience royale à l'entrepôt : des collaborateurs de Dachser rencontrent le roi des Pays-Bas

Formation

VISITE ROYALE À WADDINXVEEN

Le 1^{er} juillet dernier, Willem-Alexander, roi des Pays-Bas, s'est rendu à l'agence de Waddinxveen, en province de Hollande méridionale, où il s'est renseigné sur la formation dans le domaine de la logistique.

Une bonne formation est la clé d'un futur prometteur pour les jeunes. Sa Majesté Willem-Alexander, qui est également de cet avis, était venue se faire une idée sur la pratique dans ce domaine. Le lieu choisi pour l'occasion était parfaitement adapté : Dachser Netherlands est un centre de formation reconnu de la Fondation néerlandaise pour la coopération en matière d'enseignement professionnel, de formation et de marché du travail (SBB). En réponse à la crise sanitaire, la SBB a lancé un plan d'actions pour garantir la pérennité de la formation professionnelle. Dachser a donné ici le bon exemple, en maintenant en permanence ses programmes de formation, même au cours des derniers mois de pandémie.

Discussions avec les apprentis et les formateurs

Le roi Willem-Alexander a commencé la visite de l'agence par un tour de l'entrepôt, où il a échangé avec de nombreux jeunes gens et leurs formateurs. Ensuite, il a discuté avec des étudiants sur le point d'obtenir leur diplôme et

leurs tuteurs sur leurs souhaits et leurs idées pour leur avenir professionnel. Le roi Willem-Alexander a par ailleurs pris part à deux tables rondes qui ont permis d'approfondir le sujet de la formation en alternance. Des représentants de diverses entreprises et industries, des responsables politiques ainsi que des représentants d'administrations publiques étaient invités à y participer.

Une approche centrée sur l'humain

En 2018 et 2019, Dachser Netherlands a été désigné comme le meilleur centre de formation du secteur dans la province de Hollande méridionale. Selon Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux : « Nos collaborateurs sont notre plus grande force, et l'humain est au cœur de tout ce que nous faisons. C'est formidable de voir que la renommée de Dachser s'étend jusqu'à la famille royale. La visite du roi Willem-Alexander a été un grand honneur pour nous et nous sommes très reconnaissants envers notre proche partenaire, la SBB, d'avoir fait le nécessaire pour la rendre possible. »

+++ CHARTER HEBDOMADAIRE POUR LES ÉTATS-UNIS +++ Depuis la fin juillet, Dachser Air & Sea Logistics dessert la liaison Francfort – Chicago – Francfort dans le cadre de son programme charter étendu. Chaque week-end, Dachser assure désormais cette rotation transatlantique tout cargo avec des Boeing 747-400 affrétés par ses soins. Les clients profitent de délais de livraison fixes et de meilleures possibilités de planification au niveau des capacités et des prix. **+++**



+++ NOUVELLE PRÉSENCE SUR LE WEB +++

Le réseau EFN (European Food Network) a été mis en ligne avec une nouvelle page Web. Dachser est membre fondateur et maître d'œuvre de ce réseau européen de groupage alimentaire, qui couvre 34 pays et se présente dès maintenant en ligne avec tous ses partenaires et des informations actualisées sur le site european-foodnetwork.com +++

+++ ZONE DE LIVRAISON ZÉRO ÉMISSION À OSLO +++

La première phase de livraisons sans pollution a débuté dans le centre-ville d'Oslo. Dachser Norway emploie pour ce faire deux camionnettes électriques e-Crafter VW, qui peuvent transporter jusqu'à 200 kilos et 1,5 m³ de colis. Au total 77 % des envois groupés quotidiens dans une zone définie sont ainsi distribués sans pollution. Dans une seconde phase, des camions électriques de 16 tonnes seront utilisés, dès qu'ils seront disponibles. La zone des livraisons zéro émission d'Oslo est mise en place en étroite collaboration avec l'entité Corporate Solutions, R&D, dans le cadre du projet « City Distribution » du programme stratégique Idea2net. +++



Camionnette électrique pour le centre-ville d'Oslo



Logistique « bricolage » pour les marchés européens

+++ PARTENARIAT STRATÉGIQUE AVEC EURO CRAFT +++

Euro Craft, première coopérative d'achat européen pour la construction et l'industrie en Europe, a choisi Dachser comme partenaire logistique privilégié pour ses plus de 2 250 distributeurs répartis dans 25 pays de l'Europe tout entière. Avec sa solution sectorielle globale Dachser DIY-Logistics, ce groupe logistique offre plus de 20 ans d'expertise dans la gestion des exigences logistiques particulières des détaillants spécialisés, des magasins de bricolage et des jardineries. +++

+++ VALEUR AJOUTÉE GRÂCE À LA CERTIFICATION IFS +++

Après le fret maritime, c'est au tour du fret aérien – Dachser Air & Sea Logistics Switzerland a obtenu la certification IFS Logistics « de niveau supérieur » pour le fret aérien. La norme d'audit uniforme IFS Logistics se base sur un système d'évaluation homogène et garantit la comparabilité et la transparence des processus au sein des chaînes de transport dans l'industrie des produits alimentaires et de la sous-traitance. +++

+++ DACHSER & KOLB A DÉMÉNAGÉ +++

L'entreprise de transport et de déménagement Dachser & Kolb vient elle-même de déménager. Fin juillet, elle s'est transférée dans son nouveau siège, Ignaz-Kiechle-Strasse, à Kempten, directement accessible par une sortie de l'autoroute A7 Flensburg-Kempten. Un bâtiment à deux étages comprenant 1 200 m² de bureaux et de locaux sociaux vient d'y être construit pour environ cinq millions d'euros sur un terrain de 18 000 m². L'entrepôt de 1 400 m² adossé au bâtiment sert au stockage et à la manutention des meubles. Le nouveau bâtiment pourra abriter environ 70 collaborateurs administratifs et 20 opérateurs logistiques. +++



Malsch est un nœud important du réseau Dachser European Logistics dont les 332 sites relient Faro à Bucarest et Marseille à Oslo. Pourtant, il faudra probablement un peu plus de temps et d'attention aux personnes peu familières de la région pour trouver sur la carte ce lieu du sud-ouest de l'Allemagne, près de la frontière française. Située en bordure de l'A5 à 20 kilomètres environ au sud de Karlsruhe, la commune de Malsch est depuis 2012 un important centre de transbordement de marchandises.

Un entrepôt de matières dangereuses doté des systèmes de sécurité les plus performants y a été ouvert en mai 2020. Dachser a investi plus de 20 millions d'euros dans les installations, les systèmes de sécurité et le raccordement à son réseau européen et mondial. Le nouvel entrepôt à rayonnages en hauteur accueille 43 000 emplacements palettes sur 21 800 m² de surface au sol. De grands

réceptifs pour vrac (GRV) peuvent y être entreposés jusque sur trois niveaux.

« Grâce à notre nouvel entrepôt de matières dangereuses, nous offrons à l'industrie chimique du sud-ouest de l'Allemagne un réseau solide avec des entrepôts spécialement équipés à Karlsruhe, Mannheim, Überherrn en Sarre et Langenau près d'Ulm », déclare Alexander Tonn, Managing Director European Logistics Germany. « La région est en tête au niveau de notre chiffre d'affaires dans l'industrie chimique. Aussi a-t-on d'autant plus besoin d'entreprises logistiques fiables et sûres pour le transport, mais aussi pour entreposer en toute sécurité des produits chimiques et des matières dangereuses », ajoute Bernd Großmann, General Manager du centre logistique de Karlsruhe. Les excellentes connexions vers la France, premier pays de débouché de l'industrie chimique allemande est pour lui un avantage supplémentaire du site. →

L'ALCHIMIE FONCTIONNE

Malsch, près de Karlsruhe, est un maillon central du réseau européen de la société. Avec l'extension de ce centre logistique l'an dernier, la logistique contractuelle au profit des clients transportant des matières dangereuses a atteint une nouvelle dimension.



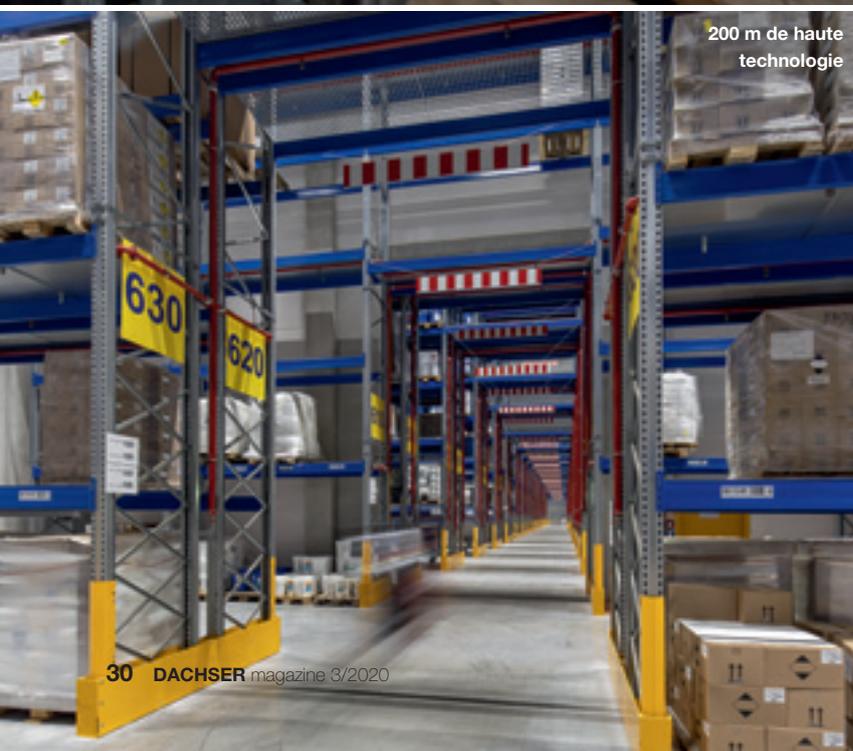
Le nouvel entrepôt de matières dangereuses de Dachser connaît une activité intense



GRV pour matières liquides



Des détecteurs de gaz veillent à la sécurité jusque dans les moindres passages



200 m de haute technologie

Une solution sur mesure

Une activité soutenue règne au sein du nouvel entrepôt de marchandises dangereuses. Des gerbeurs électriques fendent l'air dans les allées, les ouvriers « sélectionnent » les marchandises avec leurs scanners et chargent des palettes remplies de sacs, fûts, tonneaux et autres conteneurs pour les amener vers leur nouvelle destination – un rayonnage ou l'une des portes où attendent déjà les camions.

Cela étant, avec ses hauts rayonnages, ses longs alignements et son intense activité, l'entrepôt paraît d'abord tout à fait ordinaire. Mais en y regardant de plus près, on remarque bien des singularités : tuyauteries d'une longueur totale de plus de 60 kilomètres, près de 30 000 arroseurs d'étagères et plus d'un kilomètre de rigoles d'écoulement.

L'entrepôt est divisé en neuf sections séparées par des pare-feux. Chaque section est équipée de systèmes d'extinction automatique des incendies situés au plafond et surtout dans les racks ainsi que d'un détecteur de fumée à aspiration. Quatre sections sont en outre dotées d'un système d'alerte de gaz et d'une installation d'extinction avec adjonction de tensioactifs. Surbaissés et dotés sous la semelle d'une isolation particulière, les sols des hangars sont spécialement conçus pour retenir les fuites de produits et l'eau d'incendie. Des barrières aux sorties des eaux usées permettent d'assurer une haute protection des eaux souterraines. L'entrepôt de marchandises dangereuses est en conformité avec la loi fédérale sur la protection contre les immissions.

« Un entrepôt de marchandises dangereuses comme celui de Malsch n'existe pas en version standard, souligne Bernd Großmann. Pour le nouveau bâtiment, nous avons réuni nos clients et des experts pour les interroger sur leurs attentes concrètes concernant l'entrepôt et la manipulation des matières dangereuses, puis nous avons défini et mis en œuvre avec les experts du siège de Dachser à Kempten et les autorités réglementaires compétentes le concept le mieux adapté, poursuit-il. Et il conclut : l'entrepôt de marchandises dangereuses de Malsch est ainsi à la pointe de la technique et sur de nombreux points un exemple pour les autres sites de Dachser. »

Les partenariats basés sur la confiance sont plus solides

« Sur ce site, nos prestations recouvrent aussi bien la distribution que la logistique d'approvisionnement et les solutions adaptées dans le cadre de la logistique contractuelle pour les clients de l'industrie chimique et de bien d'autres secteurs, déclare le responsable de la logistique contractuelle à Malsch, Florian Steinbrunn. Outre l'entrepôt, Dachser assure des services à valeur ajoutée très variés, le tout sur un seul et même site. Cela donne des relations fortes avec les clients, qui pour certaines durent depuis plus de 15 ans. On se connaît bien, on a confiance les uns dans les autres et l'on peut donc façonner activement notre collaboration et l'étendre progressivement », poursuit-il.

Bernd Großmann,
General Manager Dachser
Logistikzentrum Karlsruhe



” Un entrepôt de matières dangereuses comme celui de Malsch n'existe pas en version standard, nous l'avons développé avec des experts et les autorités de réglementation

« Le cadre est clairement défini, assure Bernd Großmann. Nous entreposons uniquement les produits que nous pouvons également transporter via notre réseau de groupage, afin qu'il n'y ait pas de rupture dans la chaîne de services. Le centre logistique est en outre directement relié aux centres économiques européens par des liaisons directes. Au nombre de 40, elles mènent quotidiennement à chaque agence Dachser en Allemagne. Par notre situation géographique, nous sommes par ailleurs la plateforme idéale vers l'Espagne et la France toute proche. Ce sont de gros marchés pour nous », conclut-il.

Le savoir fait toute la différence

Pour servir ces marchés, nos collaborateurs doivent disposer d'un savoir-faire spécifique, faire preuve de flexibilité et avoir l'esprit d'initiative. « De bons collaborateurs sont essentiels en logistique chimique, précise Bernd Großmann. C'est pourquoi nous proposons de nombreuses formations afin d'actualiser les connaissances requises pour s'acquitter de ces exigeantes missions. » Cela rejaillit sur la cohésion globale des équipes à Malsch. « Le taux de rotation est très bas chez nous. Dans le domaine indus-

triel, nos collaborateurs restent en moyenne plus de dix ans dans leur agence Dachser. Nous avons nous-mêmes formé de nombreux logisticiens qualifiés », conclut Bernd Großmann. Aujourd'hui, Malsch emploie 57 apprentis formés sur trois années. Avec environ 13 %, le taux de formation est très supérieur à la moyenne.

Le cadre requis pour que la croissance se poursuive est ainsi fixé, affirme Bernd Großmann. Près de 1,2 millions d'envois représentant plus de 726 000 tonnes ont été traités sur le site l'an dernier. Aujourd'hui, 75 tractions quotidiennes par camions relie Malsch avec d'autres destinations en Allemagne ainsi qu'en Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Slovaquie, Suède, Suisse et Tchéquie. Des régions comme la Baltique ou les États balkaniques sont également desservies rapidement grâce aux liaisons via les trois eurohubs Dachser. Florian Steinbrunn résume les avantages résultants : « Nos clients bénéficient non seulement du réseau de transport performant de Dachser dans toute l'Europe, mais aussi d'une ligne quotidienne vers l'aéroport de Francfort grâce aux prestations du domaine d'activité Dachser Air & Sea Logistics. » M. Schick

La solution sectorielle Dachser Chem-Logistics combine des prestations logistiques standardisées et une expertise des matières dangereuses au sein d'un réseau mondial à des solutions spécifiques pour des clients de l'industrie chimique. À cela s'ajoute la gestion centralisée des matières dangereuses pour Road et Air & Sea Logistics avec environ 254 conseillers régionaux à la sécurité dans le monde entier.



Maintenance de l'installation de sprinklers

BERNHARD SIMON RENCONTRE ... NIKOLAS SCHÄFER

La vie est un apprentissage permanent : Bernhard Simon, CEO de Dachser, et Nikolas Schäfer, s'entretiennent sur la curiosité et l'esprit d'entreprise. Âgé de 18 ans, cet apprenti en transport et prestations logistiques chez Dachser Rottenburg a gagné le concours de connaissances du « Meilleur apprenti » qui a opposé plus de 1 500 participants.

Monsieur Simon, vous souvenez-vous de votre entrée dans le monde du travail ? Est-ce que vous vous rappelez votre premier jour dans l'entreprise et vos attentes à ce moment si important pour votre futur ?

Bernhard Simon : Je m'en souviens très bien. J'ai commencé ma carrière chez Dachser il y a environ 40 ans au sein d'Air & Sea Logistics à Kaufbeuren. Les bureaux étaient abrités dans une maison individuelle, l'entrepôt se trouvait à la cave, où l'on pouvait tout juste manœuvrer avec un diable ou un transpalette manuel. Personne ne m'avait vraiment attendu pour ma première journée. On m'a attribué un bureau avec une grande calculatrice. Pour écrire, j'avais un crayon à papier. Et c'était tout ! Je me suis retrouvé dans une petite équipe où chacun était responsable de tout, même de déblayer la neige dans la cour à l'arrivée précoce de l'hiver. Aujourd'hui, on vous épargnerait un tel saut dans l'inconnu, n'est-ce pas ?

Nikolas Schäfer : En effet ! Lorsque j'ai entamé ma formation, tout avait été très bien préparé. Quelques journées d'introduction m'ont permis de me familiariser avec l'entreprise et ses différents services, et de faire la connaissance des autres apprentis et des responsables de la formation. Pour moi qui sortais tout juste de l'école, c'était incroyablement impressionnant et passionnant.

B. Simon : Un processus d'intégration aussi structuré n'était pas envisageable il y a 40 ans. Il fallait être opérationnel tout de suite. Il n'était pas rare que nous devions nous atteler à une nouvelle tâche et aborder un domaine d'activité différent chaque jour. Cela n'avait pas grand-chose à voir avec une formation structurée.

N. Schäfer : En cas d'urgence, nous autres apprentis, nous n'hésitons pas à mettre la main à la pâte. Mais en règle générale, notre formation chez Dachser est très bien organisée. Tous les trois mois, nous passons d'un service à un autre. On apprend ainsi à connaître l'ensemble de l'agence et ses attributions, de l'administration et du service client à la manutention et l'entreposage en passant par la gestion interne. C'est là qu'on s'aperçoit, en tant que débutant, de la diversité de la logistique.

B. Simon : C'est là qu'on voit aussi combien le travail autrefois plutôt manuel de commissionnaire est depuis longtemps devenu un métier hautement qualifié donnant accès à des postes élevés. Et la qualité de la formation doit être à la hauteur de cette évolution.

Monsieur Schäfer, qu'est-ce qui vous a conduit à choisir Dachser et votre parcours de formation ?

N. Schäfer : Je viens d'un petit village proche de Rottenburg am Neckar où est implantée une grande agence Dachser. C'est pourquoi les entrepôts et les camions bleus et jaunes font depuis toujours partie de notre univers. Mon père est grossiste d'équipements professionnels. C'est une petite entreprise dotée d'un service logistique où j'ai pu effectuer un stage durant ma scolarité. Le responsable logistique m'avait alors donné l'idée de postuler chez Dachser. C'était un conseil en or ! J'apprécie la diversité de mes missions logistiques et la recherche permanente de solutions adaptées aux désirs des clients.

Monsieur Simon, Antoine de Saint-Exupéry a écrit : « Si tu veux construire un bateau, ne rassemble pas tes hommes et femmes pour leur donner des ordres, pour expliquer chaque détail, pour leur dire où trouver chaque chose. Si tu veux construire un bateau, fais naître dans le cœur de tes hommes et femmes le

” J'adore approfondir les choses, connaître un sujet à fond et pas me contenter d'un vernis intellectuel pour avancer dans l'existence

Nikolas Schäfer





Mieux construire l'avenir grâce au travail d'équipe et au désir d'apprendre

désir de la mer. » Comment cette phrase se reflète-t-elle dans les valeurs de Dachser ?

B. Simon : Nous voulons être l'entreprise logistique la plus intégrée au niveau mondial. Si nous transposons la métaphore de la construction d'un bateau à la mission de Dachser sans nous arrêter au seul bateau, cela nous ouvre bien des approches passionnantes. En incarnant les valeurs de Dachser, nous pouvons non seulement construire des bateaux mais parvenir avec eux au-delà de l'horizon, découvrir de nouveaux mondes et les explorer à notre avantage et celui de nos clients. Chaque collaborateur peut apporter sa pierre à notre réseau et faire ainsi avancer les choses. Cela est apparu très clairement au cours de la crise sanitaire. Jamais, nos clients ne nous avaient écrit autant de lettres de remerciements ! Ces lettres ont fait apparaître tout le potentiel de création de valeur de la logistique. Maintenir la capacité de livraison même lorsque plus rien ne semble fonctionner, cela nous montre combien notre équipe internationale est forte. Les jeunes comme vous, Monsieur Schäfer, ont aussi leur rôle à jouer. Quelle est la valeur de Dachser qui vous motive le plus dans ce contexte ?

N. Schäfer : Étant moi-même issu d'une entreprise familiale, « Esprit entrepreneurial et courage d'innover » est celle qui me parle le plus. En tant qu'apprenti, nous sommes encouragés par nos responsables de service et d'équipe à faire preuve de curiosité, à nous intéresser aux choses, à sans cesse poser des questions et à proposer nos propres idées. Une fois, un collègue m'a dit qu'il fallait avoir le courage de prendre des décisions. Il a ajouté qu'il valait toujours mieux prendre des initiatives que d'esquiver une situation. Cela m'a beaucoup plu.

B. Simon : Quelle est la réaction de vos supérieurs lorsque vous leur proposez vos idées ?

N. Schäfer : J'ai été très impressionné qu'ils prennent toujours au sérieux les remarques et propositions d'un jeune de 18 ans en formation dans leur service. Je trouve cela vraiment bien, même si l'on sait que toutes les propositions ne sont pas immédiatement réalisables.

B. Simon : Et comment ressentez-vous le fait de pouvoir ou devoir prendre vous-même des décisions ?

N. Schäfer : Lorsqu'on vient tout juste de finir l'école, c'est quand même un sacré défi au début, car on peut bien sûr aussi se tromper. Et quand bien même ? Heureusement, j'ai vite été délivré de mes peurs. Ne pas prendre de décisions n'a jamais fait avancer personne. Lorsqu'il m'arrive de tirer de mauvaises conclusions, je sais à coup sûr comment faire mieux la prochaine fois.

Est-ce cette expérience qui vous a encouragé à vous inscrire au concours de connaissances du « Meilleur apprenti » ?

N. Schäfer : En fait, cela s'est fait sur un coup de tête. J'avais repéré une affiche à ce sujet dans mon école professionnelle. J'étais très curieux de savoir où j'en étais dans ma formation et le niveau que je pouvais atteindre. Ensuite, tout est venu très vite. J'ai eu tout simplement beaucoup de plaisir à participer. Et j'ai moi-même été très étonné d'arriver premier.

B. Simon : Par votre engagement, votre curiosité et votre persévérance, vous avez montré que nous sommes sur la bonne voie en matière de formation chez Dachser. C'est bien sûr aussi une sorte de reconnaissance pour les autres apprentis et une source de motivation pour nos dirigeants. Je tiens à vous en féliciter personnellement. →



” Nous attendons de nos responsables qu’ils fassent découvrir à nos jeunes en formation toute la richesse des opportunités qui s’offrent à eux chez Dachser

Bernhard Simon

Quel est selon vous l’importance du tutorat personnel durant la formation ?

N. Schäfer : Je n’ai pas de tuteur attitré. Pour notre formation, nous avons de nombreux interlocuteurs de divers services pour nous motiver et nous inciter en permanence à leur poser des questions sur ce qui nous intéresse et nous passionne.

B. Simon : Nous attendons de nos responsables qu’ils fassent découvrir aux jeunes en formation toute la richesse des opportunités qui s’offrent à eux chez Dachser. Aucune de leurs questions n’est injustifiée. Notre principal souci en fait, c’est de prêter une oreille attentive à de jeunes gens tout juste sortis du cocon familial et scolaire, d’encourager leur curiosité et de leur fournir une base qui les aide à exprimer leurs propres idées, par exemple en les intégrant dans des projets d’innovation de notre programme Idea2net.

N. Schäfer : J’apprécie que les responsables de formation nous demandent sans détours si nous avons bien compris le rôle de tel ou tel service. Et ils ne se privent pas pour nous relancer. Au début, j’arrivais à dire ce que faisait le service concerné, mais pas dans quel but. J’adore approfondir les choses, connaître un sujet à fond et pas me contenter d’un vernis intellectuel pour avancer dans l’existence.

B. Simon : Dans toutes les classes d’âge, on trouve des personnes qui aiment penser en tant qu’entrepreneur et qui se développent sans cesse à travers leurs initiatives. Et puis il y en a d’autres qui se satisfont de bien exécuter leur travail, sans grande ambition particulière. Les uns comme les autres ont leur importance. Nous leur proposons à tous des offres de formation continue qui leur permettent d’évoluer à leur poste, mais aussi d’élargir le champ de leurs connaissances générales. Car il y a bien évidemment une vie en dehors de l’entreprise.

Monsieur Schäfer, quelle suite envisagez-vous après votre formation ?

N. Schäfer : J’aimerais rester dans ma branche et franchir les prochaines étapes dans l’agence. Parce que j’aime ce métier, tout simplement ! Parallèlement à mon travail, j’aimerais bien passer mon bac technique. Mes formateurs m’aident dans mon projet. Mais la crise sanitaire rend les choses un peu compliquées. Les écoles ne répondent pas à mes sollicitations...

B. Simon : ... (rires) dans ce cas, je vous conseille de faire preuve d’esprit d’entreprise et de les relancer.

Monsieur Simon, quel précepte tiré de votre expérience donneriez-vous à de jeunes gens ambitieux comme Nikolas Schäfer pour avancer dans leur future carrière ?

B. Simon : De manière générale, voici ce que je recommande à la jeune génération : restez curieux et essayez toujours de savoir précisément ce qui vous intéresse, afin de vous y épanouir pleinement. Si vous aimez travailler avec les autres et si vous êtes enthousiaste, vous saurez apporter votre contribution à de grandes réalisations. En ce qui concerne Dachser, cette attitude permet de libérer les énergies qui aident notre entreprise familiale à se développer pleinement de génération en génération, sur la base de valeurs solides et des personnes qui les incarnent.

DONNÉES PERSONNELLES

Nikolas Schäfer,

18 ans, issu d’une famille d’entrepreneurs de la région de Rottenburg am Neckar, a découvert la logistique au sein de l’entreprise familiale. Le choix d’une formation au centre logistique Dachser tout proche s’est imposé à lui comme une évidence. En troisième année de formation, ce footballeur actif (catégorie Espoirs) a par hasard pris connaissance du concours de connaissances du « Meilleur apprenti » organisé par la revue spécialisée VerkehrsRundschau ; s’affirmant contre une rude concurrence, il a été le premier apprenti Dachser à décrocher la première place.

Bernhard Simon

a rencontré en mai le « meilleur apprenti » Nikolas Schäfer mais « uniquement » en vidéoconférence à cause des limitations liées au coronavirus. « Heureusement que la vidéoconférence existe, a déclaré le CEO de Dachser après l’entretien. Mais les rencontres virtuelles ne peuvent jamais totalement remplacer un face-à-face. Je serais heureux si l’on pouvait se rencontrer un jour personnellement. Par vos performances et votre état d’esprit, vous êtes l’ambassadeur des valeurs de Dachser, que vous incarnez parfaitement. »



DANSER POUR ÉVITER DE « MAL TOURNER »

En collaboration avec l'organisation d'aide à l'enfance Terre des hommes, Dachser s'est également engagé au Brésil. « Les droits des enfants pour construire l'avenir » : tel est le thème du sous-projet lancé en 2015 au sein du Centre de protection des droits des enfants de Limeira, au cœur des quartiers défavorisés de Campinas, mégapole de l'État de São Paulo. Dans ce cadre, un projet d'enseignement de la danse doit aider les enfants et les adolescents à dépasser leurs peurs et leurs soucis, et à trouver en eux-mêmes la confiance nécessaire pour échapper au cycle de la violence, de la drogue et de la criminalité. Même durant cette période de pandémie, ils ne seront pas abandonnés. Le contact sera maintenu via les réseaux sociaux et les activités de danse poursuivies par le biais d'un concours vidéo en ligne.

LES CONTINENTS NE SONT JAMAIS ÉLOIGNÉS AVEC DACHSER.

DACHSER Air & Sea Logistics

Espérons que les géologues nous pardonneront cela. En matière de logistique, nous refusons d'accepter les choses telles qu'elles sont. Nous proposons des services intercontinentaux fluides, offrant les normes les plus élevées, des livraisons fréquentes et des capacités importantes. Grâce à notre réseau mondial DACHSER Air & Sea Logistics, comprenant plus de 169 succursales et un solide réseau de partenaires, nous restons proches de nos clients, en veillant à ce qu'une chose ne dérive jamais loin : votre réussite à venir.