ÉDITION 3/2019

DACHSER magazine

UN MONDE DE LOGISTIQUE INTELLIGENTE

L'ATOUT RÉSEAU

LOGISTIQUE AU CŒUR
DE L'EUROPE

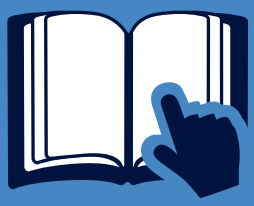
LES VERTUS D'UN BON ARRIMAGE

Pour déplacer des biens et des personnes, force et habileté ne suffisent pas, il faut aussi des forces stabilisatrices.

25 tonnes c'est le poids des blocs des carrières de marbre que les ouvriers de la Rome antique devaient évacuer vers les routes adjacentes. À cet effet, ils recouraient à des rails en bois placés à même la pente. La glissade était guidée et freinée par de grosses cordes de sécurité en chanvre – une entreprise finalement très dangereuse.

20 minutes c'est la durée du voyage inaugural, en 1628, du « Vasa », qui devait être le vaisseau de prestige de la flotte du roi Gustave II de Suède. Le trois-mâts sombra dans la Baltique. Motif : la structure du bâtiment, avec ses 64 canons, était trop lourde dans le haut et pas assez lestée. La supposée « arme miracle » dans la guerre contre la Pologne est entrée dans l'histoire comme « bricolage » technique de premier ordre.

1825 est l'année de publication par Johann Preissler de « Not- und Hilfsbüchlein für Fuhrleute » (Livret de secours et d'aide pour charretiers), le premier texte connu sur la sécurité de l'arrimage des cargaisons. Ce transporteur routier d'Ilmenau (Thuringe) plaidait déjà pour la complémentarité de forme des cargaisons et la formation pratique pour plus de sécurité sur les routes.



1959 voit l'installation des premières ceintures de sécurité à trois points dans des véhicules de série. Pour son invention, en 1920, le Suédois Nils Ivar Bohlin s'était appuyé sur l'expérience qu'il avait acquise en développant des sièges éjectables pour avions supersoniques.

29,75 kg c'est le poids du mètre linéaire du câble le plus solide au monde, fabriqué pour la reconstruction du téléphérique de la Zugspitze, la plus haute montagne d'Allemagne. Chacun des quatre câbles porteurs mesure 4 900 mètres et a un diamètre de 72 mm. Ouvert en 2017, le téléphérique franchit une dénivelée de 1 945 mètres. La cabine peut accueillir 120 personnes.

80 litres c'est la contenance d'un sac de calage. Développé par Dachser, cet accessoire est important, au même titre que les barres de calage pour arrimer les cargaisons. Rempli de chutes de films plastiques, on peut aisément l'enfoncer pour remplir les vides d'arrimage entre les palettes. 40 000 sacs et quelque 9 000 barres de calage sont commandés chaque année par les agences Dachser d'Europe.

DOSSIER

L'atout réseau :
Cap sur la croissance avec un réseau logistique intelligent au cœur de l'Europe 04

FORUM

Hommes & marchés : 10
Nouveau calculateur de droits d'accise ; Logistique vinicole et nouveautés du laboratoire du futur Dachser

Essai : Automatisation de manière quasi automatique : réflexions sur un très vieux rêve de l'humanité 14

COMPÉTENCES

Cargoplus : En étroite union – réseau international de transport routier pour un fabricant de composants électroniques de haute technologie ... 16

Métiers de la logistique :
D'exploitant agricole à responsable de quai 20

Distribution : L'énergie propre, objectif prioritaire ... 22

RÉSEAU

Compétences réseau :
Nouvelles du monde Dachser 26

Portrait d'un site :
Singapour, un tremplin vers l'Asie 28

De la logistique comme système :
Que se passerait-il si... ?
Réflexions sur la transformation numérique 32

BONNES NOUVELLES

Échange de jeunes :
rencontre germano-zambienne 35

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, Christian Weber **Assistante de rédaction :** 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. 3, 10, 11, 12, 13, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34), istockphoto.com (p. 2, 14, 15), Thorsten Schönwetter (p. 3, 20, 21), Ochsner (p. 3, 24, 25), Jonas Gödde (p. 26), Trefl (p. 6), Souriau (p. 16, 17, 19) **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 :** 38 000 ex. / 59ème 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.

MIXTE
Papier issu de sources responsables
FSC® C051146

Climatiquement neutre
Impression
ClimatePartner.com/11886-1907-1007

L'ATOUT RÉSEAU

Dans tous les pays européens, le réseau routier Dachser se démarque par la cadence élevée de ses liaisons, ses processus uniformisés et la parfaite intégration des systèmes informatiques. Dans ce contexte, la Pologne voit son rôle grandir, pour le plus grand plaisir des amateurs de jeux de cartes et de société.

Ces jeux sont par nature de grands voyageurs : sans doute originaires de Chine ou d'Inde, après un détour par la Perse et l'Afrique du Nord, ils sont arrivés en Europe au XIVème siècle, y ont conquis les grandes villes, puis se sont répandus dans le monde entier. Depuis, devenus certes des objets du quotidien, ils exercent cependant le pouvoir particulier, propre au jeu, de réunir hommes et cultures tout simplement, en effaçant leurs différences.

C'est cette popularité qui a mené à la fondation de la société Krakowskie Zakłady Wyrobów Papierowych (manufacture de Cracovie de produits papier), qui doit son succès essentiellement à la fabrication de jeux de cartes de toutes sortes, certains même personnalisés au goût du client. Leur excellente qualité n'a pas tardé à faire leur réputation en Pologne et dans le monde entier. Après la chute du rideau de fer, l'entreprise a été privatisée, avec prise de participation des collaborateurs. Depuis 1997, elle a pour raison sociale Krakowskie Zakłady Wyrobów Papierowych Trefl-Kraków Sp. z o.o., sous forme abrégée Fabryka Kart. La passion du jeu est alors entrée dans une nouvelle ère.

« L'année dernière, nous avons fabriqué 20 millions de jeux de cartes. Nous fournissons le marché polonais et exportons également vers l'Europe et les États-Unis », →

L'équipe dirigeante European Logistics de Dachser Poland

Dans le domaine d'activité European Logistics, Dachser opère dans 25 pays, sur 342 sites en propre, auxquels s'ajoutent 72 sites partenaires dans 12 autres pays européens. À la demande croissante de transports internationaux, Dachser a répondu en instaurant 267 nouvelles tractions transfrontalières. Ses clients peuvent donc maintenant bénéficier des services d'un total de 1 343 liaisons.

explique Grzegorz Skokoń, Director Customized Projects International Sales at Fabryka Kart, à Cracovie. Il rappelle également que ce sont la croissance continue et le désir de conquérir de nouveaux marchés qui ont mené l'entreprise à se tourner vers Dachser, il y a sept ans.

Depuis Cracovie, le fabricant de jeux de cartes et de société fournit, via le réseau Dachser, notamment les marchés de l'Allemagne, de la Suède et de la France, ce qui représente plus de la moitié de ses exportations. En 2018 ont été expédiées plus de 1 200 palettes, un volume en augmentation d'année en année. « Le service rapide, l'éventail des offres, large et compétitif, les rapports agréables de coopération et de partenariat, tout cela nous a convaincus dès le départ, rapporte G. Skokoń. De plus, il est très précieux pour nous de pouvoir compter sur la parfaite homogénéité d'un réseau de dimension européenne et mondiale. » Il souligne également que chaque année Dachser Poland s'ouvre l'accès à de nouvelles destinations internationales, grâce à des partenariats locaux. Ce sont à chaque fois de nouvelles options intéressantes.

Afin de permettre à ses clients une croissance dynamique, Dachser étoffe son réseau, privilégiant la qualité et non la quantité. « L'intelligence réseau ne consiste pas à être présent sur un maximum de sites, mais de bien savoir les choisir puis les relier, de façon à créer des lignes stratégiquement pertinentes », souligne Michael Schilling, COO Road Logistics chez Dachser. C'est comme un puzzle, dont les morceaux s'assemblent pour former une seule et grande image.

La Pologne en offre un exemple particulièrement parlant. Dachser s'y est implanté il y a treize ans, en créant sa propre société locale. Depuis, le logisticien est devenu leader sur le marché des transports routiers transfrontaliers, sans pour autant établir un réseau d'agences sur tout le territoire national. « Nous sommes entrés sur le marché polonais avec seulement trois agences », se souvient Grzegorz Lichocik, Managing Director European Logistics Dachser Poland. Et aujourd'hui le réseau n'en compte pas plus de neuf : à Stryków, Poznan, Szczecin, Wrocław, Rzeszów, Varsovie (y compris l'agence de transports maritimes et aériens), Gdansk et Sosnowiec, près de Katowice, ces deux dernières travaillant pour Fabryka Kart.

« Par nos très hautes exigences en matière de qualité, ici en Pologne, nous contribuons au succès du réseau Dachser. Un succès qui résulte de l'engagement personnel de nos collaborateurs et de nos partenaires commerciaux, qui sont pour nous comme les membres les plus proches de notre famille », confie G. Lichocik. Pour les flux marchandises des clients, Dachser Poland s'emploie en permanence à étendre les infrastructures et les liaisons quotidiennes : au cours des deux dernières années, la taille et le nombre des terminaux, ainsi que le nombre des liaisons directes, ont doublé. Près de Rzeszów, dans le Sud de la Pologne, Dachser vient d'ouvrir une nouvelle agence. G. Lichocik ajoute : « Tous nos efforts tendent à offrir aux clients des prestations physiques doublées d'un service personnalisé, ainsi qu'une communication efficiente, assurée par nos vastes services informatiques et leurs nombreuses interfaces avec les systèmes de nos clients. »

La spécialisation, clé du leadership

« Spécialisés dans l'import-export d'envois de groupage, nous avons atteint une position dominante sur notre marché domestique, indique G. Lichocik pour expliquer l'ascension fulgurante de la société locale, dont l'objectif principal est d'offrir aux clients tournés vers l'international des services d'une qualité irréprochable. Nous nous concentrons sur la mise en place de liaisons internationales garantissant l'acheminement des envois de nos clients dans les meilleurs délais possibles. »

Plus de la moitié des liaisons relient des agences polonaises et des sites d'Allemagne, la plus grande partie des exportations de la Pologne étant destinée à ce pays. « Nous avons aussi des liaisons quotidiennes en direction d'autres destinations également très demandées comme la République tchèque, l'Italie, la France, la Hongrie, la Slovaquie, les pays baltes, scandinaves ou ibériques. L'étroit maillage de notre réseau européen, associé à la possibilité de consolider des envois, fait de nous le partenaire idéal pour les entrepreneurs en quête d'un réseau de distribution efficient », souligne G. Lichocik. Outre les grands comptes tels que le fabricant de jeux Fabryka Kart, les entreprises polonaises de l'e-commerce ou du DIY, des secteurs effectuant très fréquemment des envois vers l'étranger, peuvent aussi en profiter. →

ENTRETIEN

« Réseau : la qualité, prix de l'excellence »

« Par ses réseaux, la logistique relie hommes et marchés. » Avec sa Business Unit, dont font aussi partie les sociétés locales des pays du Nord-Ouest, de l'Est et du Sud-Ouest de l'Europe, Wolfgang Reinel, Managing Director European Logistics North Central Europe (NCE), met en relation les 18 pays NCE avec l'Europe et le monde.

Monsieur Reinel, quelle est la particularité du réseau routier de Dachser dans les pays NCE ?
Wolfgang Reinel : Il s'est formé de façon organique, au fil des décennies, par la réunion, sur une grande superficie du territoire européen, de dessertes par tractions mutualisées et d'expéditions par charter. Cette réunion a donné lieu à l'émergence d'une structure homogène d'agences, d'entreprises communes ou de partenariats, qui s'est elle-même dotée d'une organisation de pilotage intelligent, ponctuel, économique et fiable. Le tout fonctionne en permanence, répondant même aux pics de la demande (jours fériés ou événements saisonniers). Dachser s'affirme ainsi en Europe comme l'un des leaders du marché des transports transfrontaliers, dans le cadre d'un réseau et d'horaires définis.

Quels sont les liens qui unissent les différents pays et leurs acteurs ?
Dans les pays NCE, comme dans les autres, c'est avant tout la recherche de la qualité qui rassemble les partenaires du réseau et impulse le développement de celui-ci dans son ensemble. L'intelligence réseau, c'est aussi, comme dans une famille, se sentir responsable les uns des autres, chercher la solution la meilleure, non seulement pour les clients locaux, mais pour tout le réseau. Les différents pays et agences élaborent pour leurs clients des solutions logistiques individualisées mais toujours respectueuses des standards et processus du réseau. La qualité et la grande fiabilité du réseau Dachser ne résultent donc pas de sa seule architecture, mais avant tout d'un management loyal, soucieux, par-delà toute hiérarchie, de garantir des liens étroits pour unir tous les pays qui le composent.

Dans les pays NCE, en raison de l'évolution démographique, la croissance économique s'accompagne d'une pénurie toujours plus pressante en personnel qualifié. Quel en est l'impact sur le réseau ?
Les problèmes de capacités et surtout de ressources humaines prennent de plus en plus d'importance. Chaque pays NCE a donc défini un « agenda RH » local tenant compte des circonstances propres au pays, des priorités locales et du niveau de développement de la société Dachser locale. Celle-ci élabore suivant les besoins des plans de mesures stratégiques en leur intégrant les programmes de formation aux niveaux central et local. Pour les pays de l'Europe orientale et méridionale par exemple, cela signifie que l'émigration des personnels qualifiés vers l'Ouest doit être en partie compensée par une immigration en provenance des pays de l'Est. Chaque manager ou cadre se voit ainsi confronté aux questions de développement et de formation des personnels.

Pouvez-vous en donner un exemple concret ?
Je mets très volontiers en avant notre société locale polonaise, par laquelle Dachser est présent en Pologne depuis onze ans. Depuis longtemps, sa direction RH est un véritable partenaire opérationnel au niveau national. Toute l'équipe qui la constitue a pris conscience de la nécessité d'améliorer les compétences RH des managers parce que c'est un facteur de succès à part entière. L'équipe dirigeante polonaise n'a pas seulement réalisé l'importance de la stratégie, des systèmes et des standards de Dachser, elle s'en est servie de manière systématique comme d'une référence majeure pour faire évoluer sa propre structure. Elle a ainsi été la première société locale à instaurer, au niveau managérial national, la fonction de DENO (Dachser Expert Network Operations). Cet expert n'agit pas seulement comme gestionnaire de processus, mais aussi comme responsable qualité et de la formation opérationnelle, soutenant ainsi avec efficacité le management des RH et de l'exploitation du réseau. En dépit d'une situation particulièrement difficile du marché de l'emploi, très fluctuant en Pologne, nous parvenons, avec des moyens relativement modestes, à fournir des performances considérables au sein du réseau international et à contribuer pour une large part à la qualité du réseau européen.

À Sosnowiec :
les nouveaux locaux

Le centre logistique
de Wrocław

Ph.D. Grzegorz Lichocik,
Managing Director
European Logistics
Dachser Poland

> Pour nos clients, l'Europe est depuis longtemps un marché uniformisé. Ils attendent donc de pouvoir y accéder avec la même facilité qu'à leur marché domestique

« Pour nos clients, l'Europe représente depuis longtemps un marché uniformisé, poursuit G. Lichocik. C'est pourquoi ils souhaitent y accéder avec la même facilité qu'à leur marché domestique. » Ils attendent la même fiabilité dans les livraisons et leurs délais, ainsi que dans les flux d'informations. L'uniformité des systèmes informatiques, l'homogénéité des produits, la transparence des systèmes de communication et d'échange de données par interfaces, sont autant d'avantages que, dans le domaine du transport international, seul Dachser peut apporter à ses clients. Ceux-ci bénéficient en plus de la rapidité, de la qualité et du confort de ses services.

Le facteur humain fait la différence

Dès le départ, Dachser Poland a pratiqué un dialogue actif avec les autres agences et sociétés locales du réseau Dachser européen, une démarche sous-tendue par l'idée qu'un bon fonctionnement du réseau et un succès partagé par tous reposent sur la qualité des liens, dans toute leur diversité. « Il faut que tout soit homogène, les produits, les processus et les mécanismes opérationnels », affirme G. Lichocik, n'oubliant pas de signaler l'importance de la qualité du facteur humain, qui anime le tout : « Nous comptons sur nos collaborateurs pour qu'ils s'approprient les principes du réseau, ses processus et nos choix stratégiques, et les transposent dans leur travail. Un réseau ne peut fonctionner que si chacune de ses ramifications sait ce qui doit être fait, quand et comment. Dans le réseau, l'entr'aide est nécessaire, mais les conflits sont possibles aussi. C'est pourquoi il est indispensable que les différentes agences soient attentives aux besoins de leurs homologues et que toutes respectent les principes essentiels du réseau. » Pour soutenir au mieux ce réseau, Dachser Poland veille à ce que les rapports au sein du management soient empreints d'ouverture et de confiance. « Nous n'aurions pas de si bons résultats si notre équipe managériale n'était pas excellente elle aussi », martèle G. Lichocik, Managing Director Dachser Poland, qui, tout en appréciant chez les membres de son équipe les aptitudes et les talents propres à chacun, affirme : « Nous voulons bâtir sur cette diversité pour nous soutenir mutuellement et nous retrouver pour mettre en œuvre une stratégie commune. » Fort de ces convictions, chacun des dirigeants pourra motiver ses collaborateurs, en veillant à leur accorder la marge de manœuvre décisionnelle et la dose de responsabilité qui leur procurera la satisfaction d'avoir personnellement pris une part active au succès de tous.

PROFIL

Fondée en 1947 à Cracovie, la société Fabryka Kart Trefl-Kraków Sp. z o.o. fabrique toutes sortes de cartes à jouer et jeux de société, dont beaucoup sont personnalisés suivant les souhaits des clients. En 70 ans d'existence, elle a vendu environ 500 millions de jeux de cartes dans le monde entier. Depuis 1997, sous la raison sociale Krakowskie Zakłady Wyrobów Papierowych Trefl-Kraków Sp. z o.o., elle fait partie du groupe Trefl, l'un des leaders sur le marché mondial des puzzles et jeux de plateau.

www.trefl.krakow.pl

Pénurie en personnel qualifié – les remèdes

C'est devenu une constante : alors qu'autrefois les entreprises polonaises n'avaient aucun mal à recruter, elles partagent maintenant les difficultés de la plupart des entreprises des autres pays européens. La pénurie en personnel qualifié se fait gravement sentir partout. Dachser peut se réjouir de présenter un profil d'employeur très favorable : « Outre une rémunération attrayante, nous offrons un environnement de travail agréable, où le respect, l'ouverture, l'honnêteté, l'esprit d'entreprise et la tolérance aux opinions divergentes ne sont pas de vains mots mais des valeurs essentielles de l'entreprise. » De plus, Dachser Poland travaille depuis des années en étroite collaboration avec le secteur éducatif pour faire connaître aux jeunes encore en milieu scolaire les perspectives professionnelles que peut offrir la logistique. « Nous proposons des stages aux jeunes en fin de scolarité, nous coopérons avec la Poznan School of Logistics pour organiser un cursus de niveau supérieur en alternance. Nous entretenons aussi des liens étroits avec l'université de Lodz, renchérit G. Lichocik, et espérons que quelques-uns de ces jeunes envisageront un avenir professionnel chez nous et viendront nous rejoindre pour longtemps. »

En tout cas, les collaborateurs de Dachser n'ont guère de souci à se faire pour leur avenir professionnel. Le Managing Director de Dachser Poland et son équipe maintiennent le cap sur la croissance. « Nous sommes en train d'ajouter des éléments décisifs à notre puzzle. Dans deux ans, nous serons reliés directement à 100 % des agences d'Allemagne. » Les délais d'acheminement s'en trouveront raccourcis, la ponctualité des livraisons portée de 98 à 99 %, avec une plus grande sécurité, le risque de dommages diminuant en même temps que le nombre de transbordements.

« Nous avons fortement investi dans les infrastructures, mais nous mettons aussi l'accent sur la modernisation et l'innovation permanentes. Avec nos partenaires transporteurs, nous voulons que dans quelques années nos flottes ne comportent plus que des véhicules répondant aux standards écologiques les plus exigeants. » G. Lichocik part de cette conviction pour se fixer un objectif ambitieux, mais qu'il estime réaliste : « Pour nos concurrents, nous allons mettre en Pologne la barre si haut que, pour les entreprises exportatrices qui exigent rapidité et qualité, le choix de Dachser Poland s'imposera tout naturellement, au bénéfice des clients et du réseau Dachser dans son ensemble. » Ainsi, tous les petits morceaux du puzzle s'assemblent pour donner une image d'ensemble parfaite.

M. Schick

MARCHÉ DU VIN

In vino veritas

UN CLASSIQUE QUI SE RÉINVENTE SANS CESSE

Des vins frais pour les jours chauds d'été

Le vin est l'un des plus anciens biens culturels de l'humanité. Tradition oblige disent les vignerons, même lorsqu'il est question d'innovations dans la culture de la vigne. Ce qui fait la joie des amateurs de vin du monde entier.

Depuis toujours, sa qualité est liée à l'exposition du terrain, à la région de culture et aux faveurs du climat. Vous l'aurez compris, nous parlons du vin. La culture de la vigne sauvage aurait débuté il y a plus de 8 000 ans dans le Sud du Caucase. Des archéologues ont trouvé en Géorgie les traces de cette activité dans des pots en céramique. C'est probablement dans ces récipients que le précieux élixir serait parvenu il y a environ 5 000 ans en Égypte, puis plus tard en Europe, avec ses pieds de vigne. La plus ancienne cave, encore intacte et datant de 4 100 ans, a été découverte dans l'actuelle Arménie.

Bien culturel et commerce florissant

Le vin n'est plus un simple produit d'agrément, c'est depuis longtemps un bien culturel complet – et un commerce florissant dans le monde entier. Grâce à des techniques toujours plus scientifiques de culture et de pressurage, les vignerons peuvent miser sur des rendements et une qualité toujours plus élevés.

Ainsi, certaines régions viticoles d'Allemagne, réputées auprès des amateurs de vin blanc grâce à des cépages tels que le Riesling, le Müller-Thurgau ou le Silvaner, se démarquent désormais avec le Chardonnay, cépage célèbre dans le monde entier, et des rouges corsés, comme le Cabernet Sauvignon ou le Merlot, jusqu'ici plutôt récoltés dans le Sud de la France. On pense aussi au cépage de la Syrah : originaire de la vallée du Rhône, il est issu du croisement d'anciens cépages français, à savoir Dureza et Mondeuse Blanche. Les œnologues supposent qu'il pourrait avoir comme aïeul un Pinot Noir. Depuis les années 1970,

ce cépage colonise le monde entier et se cultive même avec succès dans le Palatinat, à la surprise de nombreux amateurs de vin.

Tout doit s'accorder parfaitement

Rien ne se ferait sans l'art consommé des vignerons. La Syrah passe ainsi pour un vin délicat, pour qui tout doit s'accorder : très bonne exposition, terrains modérément fertiles, conditions climatiques optimales et respect scrupuleux de la date idéale des vendanges. L'étroite collaboration entre œnologues et vignerons est essentielle à la mise en œuvre des innovations en viticulture et techniques viticoles. Le savoir-faire propre aux vignerons allemands est désormais recherché dans le monde entier : l'influence de la recherche vitivinicole et de la technique de vinification allemandes se fait sentir jusqu'en Afrique du Sud, en Australie, en Californie et au Chili.

La nature veille elle-même à ce que le vin ne soit pas complètement tributaire de la science. Récemment, les gros titres rivalisaient de promesses : 2018 nous aurait livré le « vin du siècle » et offert un « millésime parfait ». Et 2019 semble n'avoir vraiment rien à lui envier. Conséquence pour la logistique du vin : beaucoup de travail en perspective.

INFO

Quel vin choisir pour quel repas ?

La recherche de la combinaison idéale est souvent plus simple que l'on ne pense. Des vins simples et très appréciés en été, pas trop marqués par le chêne et avec une touche de sucre résiduel, s'accordent avec quasiment tous les repas. Les mets très salés ou très acides se combinent de manière générale volontiers avec des vins à l'acidité appuyée. Dans tous les cas, il est un principe à respecter : du léger vers le corsé. Autrement dit, mieux vaut commencer par un mousseux léger et finir par un vin bien corsé. À votre santé !

Exportations de vin

DES COÛTS MAÎTRISÉS

Grâce à un outil en ligne spécialement dédié au calcul des droits d'accise, Dachser simplifie ces opérations pour les vendeurs européens de vins et de spiritueux.

Qu'importe le marché unique et l'union douanière, dès qu'il s'agit d'alcool, l'Europe retrouve ses frontières. Chaque pays a ses propres règles concernant le mode d'acquittement des droits d'accise et leur montant. Mis au point par Dachser, le calculateur en ligne « excisecalculator » permet désormais d'obtenir rapidement et facilement une vue d'ensemble de ces coûts. Une fois les données pertinentes saisies, à savoir le type d'alcool, le titre alcoométrique, la quantité en litres et le pays de destination, l'outil calcule instantanément quels seraient les droits d'accise échus. Cela met ainsi un terme au contrôle chronophage de tableaux compliqués et de dispositions spéciales.

« Nous connaissons parfaitement les exigences du secteur des vins et spiritueux, et nous ne cessons de développer notre portefeuille de prestations, déclare Alfred Miller, directeur général de Dachser Food Logistics. Nous gérons ainsi notamment l'ensemble des questions liées aux droits d'accise et de douane. Avec notre nouveau calculateur, nos clients ont rapidement une vue d'ensemble – ce qui facilite encore un peu plus les transports d'alcool transfrontaliers. » Pour utiliser gratuitement le calculateur en allemand, anglais, français, italien ou espagnol, il suffit de s'inscrire sous **https://excise.dachser.com,** c'est très simple et sans aucun engagement.

EN DIRECT DU LABORATOIRE DU FUTUR

Perspectives

NOUVEAUX STANDARDS POUR UN FLUX DE DONNÉES EN TEMPS

Dachser explore déjà les technologies du futur. Le département R & D travaille en étroite collaboration avec des services spécialisés et agences ainsi qu'avec le Dachser Enterprise Lab basé à l'Institut Fraunhofer IML, et d'autres partenaires du monde de la recherche et de la technologie. Aussi avons-nous décidé de présenter nos technologies et solutions innovantes dans une nouvelle série d'articles qui débute dans ce numéro.

LPWAN, NB-IoT, LTE-M, c'est du chinois pour vous ? Rassurez-vous, vous n'êtes pas les seuls. Mais ces notions obscures pourraient bientôt vous être très familières puisqu'elles pourraient bien receler un énorme potentiel pour l'avenir. Ainsi, les Low Power Wide Area Networks – LPWAN – forment-ils la nouvelle technologie de base de l'Internet of Things (IoT). Ces fréquences radio et protocoles récemment disponibles permettent de transmettre de petits volumes de données avec une portée exceptionnelle. Les LPWAN sont donc parfaits lorsque l'on veut utiliser des capteurs en logistique. Parmi les solutions LPWAN les plus connues figurent LoRa, Sigfox et LTE-M et Narrowband-IoT (NB-IoT).

La mise en réseau influence tous les aspects de notre vie et de notre travail

Les sigles NB-IoT et LTE-M méritent également votre attention : ce sont en effet des standards de communication mobiles très intéressants dans le cadre du réseau LTE (4G), déployé actuellement dans de nombreux pays partout dans le monde. En Allemagne, par exemple, une couverture NB-IoT complète doit être assurée d'ici la fin 2019. Aux Pays-Bas, le déploiement a été achevé l'an dernier.

Localiser les envois par géopositionnement

Basses consommations d'énergie, niveaux de sécurité élevés mais aussi coûts d'investissement et d'exploitation nettement réduits rendent ces technologies très intéressantes, notamment pour la localisation d'objets et d'envois. À l'aide des positions géographiques, on peut par exemple calculer avec une grande précision les heures d'arrivée des véhicules, des conteneurs ou des envois à partir de données en temps réel, et ainsi encore mieux planifier les capacités pour les étapes suivantes, comme le déchargement d'un camion.

Autre avantage de LTE-M et NB-IoT : les fréquences de téléphonie mobile sont pérennes. Ces deux standards doivent être intégrés dans le sous-réseau 5G pour les communications machine massives (mMTC). Ce n'est toutefois pas encore pour demain. Quelques années devraient encore être nécessaires avant le début des travaux de mise en place des mMTC pour la 5G. Le passage aux standards LTE-M et NB-IoT est pourtant inéluctable du fait de la désactivation progressive des actuels réseaux mobiles 2G et 3G, utilisés actuellement dans les capteurs d'emplacement du monde entier. Dans quelques pays, comme la Corée du Sud, Taïwan ou la Suisse, le processus est déjà engagé. Enfin il n'est jamais préjudiciable de se familiariser avec une nouvelle terminologie.

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

Le bousier d'Afrique sait très bien quel trajet emprunter

UN COMPAS DYNAMIQUE POUR NE PAS PERDRE LA BOULE

Ce mécanisme n'est probablement pas très ragoûtant, mais il fonctionne à merveille. Le bousier d'Afrique australe (Scarabaeus lamarcki) affectionne le crottin, plus particulièrement celui des éléphants, dont il se confectionne des boules faciles à consommer. Pour éviter qu'on ne lui subtilise cette friandise, il doit la pousser au plus vite dans ses galeries souterraines.

Une équipe de chercheurs dirigée par Basil el Jundi, de l'université Julius-Maximilian de Würzburg, a découvert comment il s'orientait : grâce au soleil et au vent. Dans la revue spécialisée « PNAS », ces chercheurs décrivent l'expérience qui leur a permis de prouver que les bousiers réglaient leur progression de sorte que le vent les atteigne toujours sous le même angle – toutefois seulement à midi, lorsque le soleil s'élève à la verticale au-dessus d'eux. Dès qu'il est plus bas sur l'horizon, ils déplacent leurs bouses invariablement dans la même direction – sans tenir compte du vent.

Comme d'autres insectes, le bousier utilise pour ce faire ses antennes – et plus précisément l'organe de Johnston. L'équipe de chercheurs a déduit de ses observations que les bousiers disposaient d'une sorte de compas dynamique leur permettant d'exploiter de façon pondérée les signaux du soleil et du vent, et de se mouvoir ainsi avec la plus grande précision possible. Mais comment font-ils lorsque le soleil ne leur livre aucune information exploitable ou en l'absence de vent ? Les chercheurs ont déjà découvert qu'ils s'orientaient la nuit par rapport à la Voie lactée. D'autres recherches sont en cours.

Logistique urbaine non polluante

L'ACCENT SUR L'ÉLECTRIQUE

Sur environ cinq kilomètres carrés, Dachser exploite à Stuttgart sa première zone de livraison de colis à émission nulle. L'eActros de Mercedes-Benz vient par ailleurs compléter le mix de véhicules tout électriques adapté au cœur des villes.

Dachser Emission-Free Delivery, c'est ainsi qu'a été baptisé le concept novateur de logistique urbaine grâce auquel Dachser livrera durablement sans polluer des colis au centre de Stuttgart et bientôt d'autres villes. À Stuttgart, deux types de véhicules jouent un rôle essentiel : les vélos cargo électriques utilisés pour le dernier kilomètre et les poids lourds compacts de 7,5 tonnes tout électriques de type FUSO, version eCanter, également adaptés à la conduite en centre-ville. Complétant avec ses 18 tonnes la flotte de véhicules tout électriques, l'eActros de Daimler Trucks vient idéalement boucler la boucle.
« Cette longue attente n'aura pas été vaine », déclare Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development. « Avec l'eActros, nous voulons livrer directement nos clients et approvisionner en envois le micro-hub situé à Stuttgart. Depuis celui-ci, les véhicules plus légers desservent le centre-ville. » Après les formations et initiations requises, Dachser intègre les eActros directement dans l'exploitation test quotidienne. Comme c'est déjà le cas avec les FUSO eCanter, ils sont conduits par des apprentis formés pour devenir conducteurs professionnels.
Les données et expériences recueillies grâce à ce test permettent à Dachser de déterminer le mix de véhicules idéal pour approvisionner durablement le centre-ville en marchandises diverses. D'autres villes font aussi l'objet de tests, comme Berlin, Fribourg, Karlsruhe, Cologne, Malaga, Mannheim, Paris, Tübingen et Ulm. « Notre objectif n'est pas de développer une approche unique, mais plutôt d'identifier diverses mesures contribuant toutes à optimiser les livraisons, les émissions, les trajets et les délais », conclut S. Hohm.

eActros et eFuso côte à côte

La technique exauce les plus vieux rêves de l'humanité

« Automatia » est une déesse à qui l'on attribue des événements heureux se produisant sans intervention humaine

DE MANIÈRE QUASI-AUTOMATIQUE

La numérisation ouvre une nouvelle ère à l'automatisation, simplifiant bien des choses mais suscitant aussi des peurs. Un regard sur le passé montre que la crainte de voir l'être humain supplanté, si elle ne date pas d'hier, ne s'est toutefois encore jamais concrétisée.

L'inventivité de Joseph-Marie Jacquard s'éveille à la suite de douloureuses expériences de jeunesse. Né en 1752, ce fils d'un soyeux lyonnais est, dès son plus jeune âge, apprenti dans l'atelier familial. Sur le métier à tisser, il est chargé de tirer les cordes qui servent à mouvoir la machine formant le dessin de l'étoffe que l'on tisse. Exempté par son père de cet éreintant et monotone labeur, il est envoyé en formation dans un atelier de reliure. Mais il hérite à 20 ans du patrimoine familial et se fixe alors l'objectif de remanier le secteur sur un plan technique.

Et il y parvient : en 1805, il présente la dernière version de son nouveau métier à tisser qui rend les tireurs de cordes superflus et les remplace par un mécanisme très étudié. Des cartes perforées glissant sur un axe de bois guident des crochets qui soulèvent les fils de chaîne. Des motifs complexes sont ainsi tissés avec rapidité et précision, en grande partie sans intervention humaine. Cette invention révolutionnaire aura des conséquences dépassant le secteur textile : bien des années plus tard, les cartes perforées seront à la base des calculateurs inaugurant l'ère de l'informatique.

Les dieux ou les normes ?

Jacquard est considéré comme l'accoucheur de l'automatisation. La norme industrielle DIN IEC 60050-351 définit ce processus, aujourd'hui de nouveau au centre de débats de société, d'une façon sobre, dans un style télégraphique : « Mettre en œuvre des moyens qui permettent d'activer des fonctions automatiques dans un système. » On est de loin moins sobre dans la mythologie grecque, dont le concept est dérivé : « Automatia » est une déesse à laquelle on attribue des événements heureux se produisant sans intervention humaine.

C'est l'effet qu'ont dû faire les portes d'un temple s'ouvrant comme par magie lorsque l'on allumait un feu sur un autel. Mais derrière cela, il n'y avait rien de divin, mais un simple automate, qu'Héron d'Alexandrie faisait fonctionner par la vapeur d'une bouilloire chaude. Cet ingénieur a aussi inventé un automate qui, lorsqu'on avait inséré une pièce de monnaie, distribuait quelques gouttes d'eau bénite, ainsi qu'une machine à vapeur rudimentaire. Il est toutefois surprenant de constater que ses inventions et celles d'autres savants, malgré l'étonnement qu'elles ont suscité, n'ont jamais été intégrées en leur temps dans le monde du travail.

C'est bien plus tard, au 18e siècle, que l'automatisation a progressé, et ce à un rythme accru. Des chefs-d'œuvre mécaniques comme le métier de Jacquard ou encore la machine à vapeur (revisitée) sont alors inventés. L'automatisation bouleverse la logique de production et fait s'épanouir le commerce international : les trains et les bateaux à vapeur tissent des réseaux de transport toujours plus étendus. Dans le monde du travail moderne, où les humains se plient à la cadence des machines, Henry Ford pousse, en 1913, les choses à leur paroxysme avec l'invention de la production en grande série. Son petit-fils élèvera ensuite l'automatisation à un niveau supérieur, équipant, au début des années 1950, sept usines d'ordinateurs centraux pour piloter la production.

Libération ou menace ?

Maints experts prédisent alors des usines sans ouvriers avec des « automates polyvalents » fabriquant chaque jour des produits différents. Thomas J. Watson, patron d'IBM, fait ainsi sa publicité en 1955 : « Nos machines libèrent l'esprit humain en lui épargnant les travaux routiniers ennuyeux. » Cette entreprise vend 130 gros calculateurs par trimestre. Les syndicats mettent notamment en garde contre le chômage de masse tandis que les économistes se querellent autour des conséquences pour l'État providence. Le débat ressemble au débat actuel, où l'on évoque une nouvelle révolution industrielle – la quatrième désormais – rendue possible par des machines interconnectées et l'intelligence artificielle.

La crainte que les humains deviennent superflus est forte. Mais l'histoire de l'automatisation montre une chose : aussi sévèrement que les individus puissent être touchés par les bouleversements, les gains d'efficacité sont en fin de compte bénéfiques pour le marché du travail. Même les corporations de soyeux lyonnaises, qui réclamaient tout d'abord la mort de Jacquard, ont fini par s'accommoder de l'ancêtre de l'ordinateur qu'il avait inventé. La baisse drastique des prix a ouvert de nouveaux marchés de masse pour les textiles – et le nombre des tisserands s'est multiplié.

S. Ermisch

L'automatisation est magnifique, l'ingénieur et inventeur Jacques de Vaucanson en était convaincu. Au 18e siècle, il a conçu des chefs-d'œuvre comme le flûteur automate, capable de jouer pas moins de 12 airs. Mais sa plus belle merveille technique reste le canard digérateur. Celui-ci donnait l'illusion de courir, battre des ailes et cancaner. Un savant mécanisme lui permettait d'ingurgiter la nourriture et de l'évacuer ensuite. Cette fois encore, les automates de Vaucanson ne révolutionneront pas le monde du travail. Ils échoueront dans un cabinet de curiosités, où ils seront préservés pour la postérité.

EN ÉTROITE UNION

France-Maroc, aller et retour : en association avec Dachser, le fabricant français de composants électroniques de haute technologie SOURIAU met en oeuvre avec succès, depuis un an, un nouveau concept de transport.

Les connecteurs intègrent l'intelligence aux machines les plus diverses

Ce sont le plus souvent les toutes petites choses qui rendent les grandes possibles. Les connecteurs par exemple. Ce sont eux qui permettent aux avions de plusieurs tonnes de décoller ou encore eux qui assurent la sécurité des connexions dans l'appareil, à plus de 10 000 mètres d'altitude dans des conditions extrêmes.

L'histoire de la réussite de SOURIAU repose sur ces composants techniques on ne peut plus discrets, mais si importants. Fondée en 1917 par Paul-Adolphe Souriau, cette entreprise française, basée à Versailles et spécialisée dans la haute technologie, est devenue un fournisseur clé de l'industrie aéronautique. Son ascension repose sur un premier produit : un connecteur à verrouillage baïonnette, qui bientôt s'imposa comme indispensable dans l'équipement standard des avions. Aujourd'hui les constructeurs d'avions tels que Boeing et Airbus utilisent les connecteurs SOURIAU pour relier entre eux les différents éléments des moteurs des avions, des cockpits et des équipements intérieurs. Ces connecteurs sont produits sur trois sites en France : Champagné dans le Nord-Est, Cluses dans le Sud-Est et Paris.

Par la route et par bateau

Depuis longtemps la renommée de SOURIAU, et plus précisément de SOURIAU-SUNBANK, sa dénomination actuelle après les restructurations et rachats d'autres →

Dachser relie le Maroc à l'Europe

Le raccord à baïonnette utilise un connecteur à verrouillage par rotation pour relier deux pièces cylindriques. A l'origine, ce mode de connexion était employé pour fixer la lame d'une baïonnette au canon d'un fusil. Aujourd'hui sa destination est moins guerrière : il permet d'adapter divers objectifs sur le même appareil photo, de relier des câbles ou de brancher des lampes spéciales.

sociétés, s'est répandue par-delà les frontières de la France. Ses sites de production sont répartis dans le monde entier. Depuis 2003, le port marocain de Tanger compte une usine et une agence commerciale SOURIAU. Quatre fois par semaine des camions, chargés pour l'essentiel de connecteurs destinés à l'industrie aéronautique, quittent le site de Champagné pour les acheminer vers le Maroc, par route et par mer.

Depuis 15 ans, ces transports sont planifiés et mis en œuvre par l'agence Dachser de La Verrie – en étroite collaboration avec l'agence marocaine de Tanger. « Nos liens avec Dachser se sont tissés au fil des années », remarque Sylvain Guittet, responsable logistique chez SOURIAU-SUNBANK. Début 2018, les deux partenaires ont ouvert un nouveau chapitre de cette longue et fructueuse collaboration, avec pour objectif commun de progresser en matière de productivité, d'efficience et de flexibilité.

Le nouveau système permet le regroupement des marchandises de plusieurs clients en un seul et même envoi. « Autrefois nous chargions un camion dédié, qui faisait la navette entre la France et le Maroc, explique S. Guittet. Puis nous avons commencé à organiser d'abord un, puis deux chargements par semaine auxquels ont été ajoutées les marchandises d'autres entreprises. » Outre les économies réalisées par le transporteur et le client, cette solution présente l'avantage d'optimiser le remplissage des camions, donc d'être plus écologique.

Objectif : l'efficience

Les deux allers-retours par semaine, prévus initialement par les partenaires pour le nouveau système, se sont vite avérés insuffisants. « Le délai moyen de 84 heures entre deux transports était trop long pour nous », rapporte S. Guittet, et, de plus, il ne répondait pas au principe d'un « lean management ». Actuellement, quatre rotations hebdomadaires sont réalisées entre les sites de Champagné et Tanger, une fréquence inégalée dans le transport entre la France et le Maroc. « Nous sommes les seuls à la pratiquer », souligne Jean-Manuel Barre qui, en tant que General Manager Cargoplus Ouest & Sud Ouest, travaille en étroite relation avec SOURIAU-SUNBANK : la plupart des concurrents offrent, tout au plus, deux liaisons par semaine, en milieu et en fin de semaine.

L'aller-retour France-Maroc s'effectue via le port d'Algesiras, en Espagne. Les marchandises y sont embarquées sur un bateau à destination du port de Tanger Med, au Maroc, pour être acheminées sur le site SOURIAU de Tanger. Dachser France entretient des rapports étroits

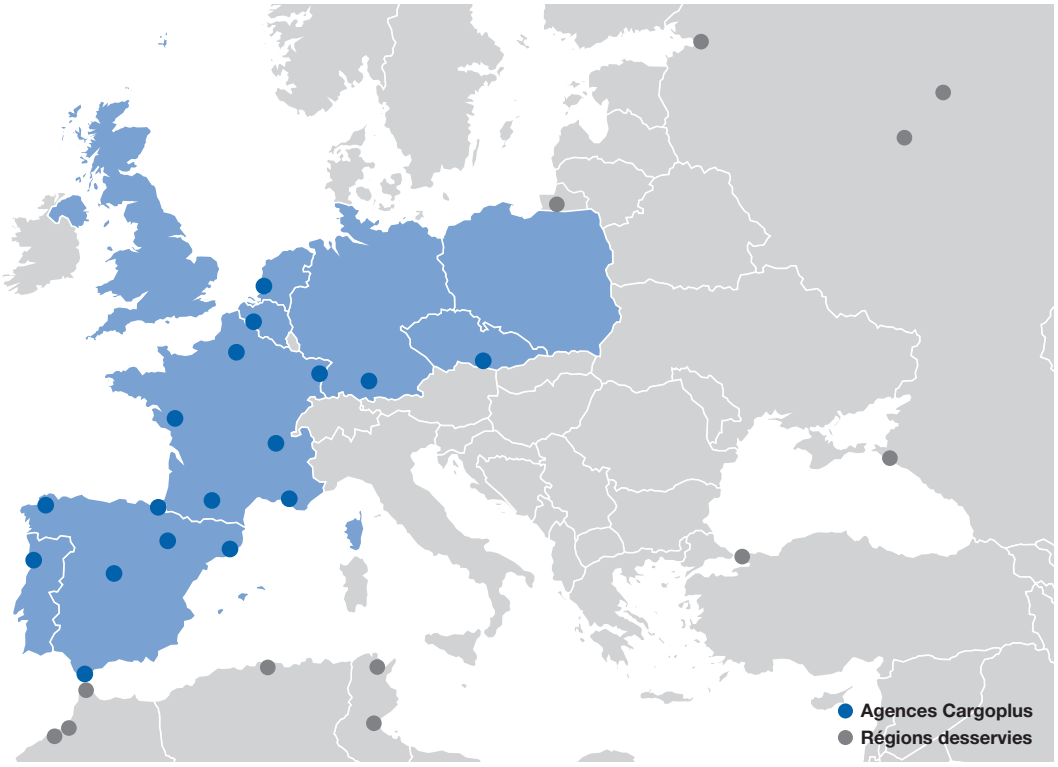
PROFIL

SOURIAU-SUNBANK Connection Technologies

Fondée en France, en 1917, par le mécanicien Paul-Adolphe Souriau, sous le nom de SOURIAU, la société, dont la connectique constitue le cœur de métier, fait partie aujourd'hui du groupe nord-américain Transdigm. Également spécialisée dans les composants de haute technologie destinés essentiellement à l'industrie aéronautique, elle a adopté en 2019 le nom de SOURIAU-SUNBANK. Son siège social est basé à Versailles. Au total, l'entreprise compte 12 sites et emploie plus de 3 000 collaborateurs dans le monde entier.

www.souriau.com

Régions desservies par Cargoplus et leurs agences



Les collaborateurs de Cargoplus connaissent les marchés et les pratiques locales, et maîtrisent la langue du pays. Leurs bonnes relations avec les autorités leur permettent de traiter rapidement les envois, dans le respect des formalités exigées, notamment douanières.

Dans toute l'Europe, Dachser met à la disposition de ses clients sa gamme de produits Cargoplus et son réseau international de transport routier. Depuis ses sites européens, Cargoplus traite des envois en lots complets, en groupage et des expéditions de projets à destination des pays de la CEI et du Maghreb, ainsi que de la Turquie. Le pilotage central du réseau Cargoplus est assuré par le département Partner, Hub & Traffic Organization au sein du Head Office de Dachser, à Kempten.

avec le Maroc. Depuis plus de trente ans, il opère des transports entre l'Europe et les pays du Maghreb, où il a établi, au cours des années, un vaste réseau logistique d'approvisionnement et de distribution. Ses propres systèmes informatiques, en contact direct avec les services des douanes marocaines, lui permettent un traitement sûr et rapide des envois. De plus, Dachser dispose en propre de capacités d'entreposage, à Mohammedia, près de Casablanca, et à Tanger.

Haute technologie pour clients exigeants

Vers le Maroc, l'entreprise SOURIAU exporte principalement des composants destinés aux constructeurs d'avions, mais, spécialisée dans les produits de haute technologie, elle approvisionne aussi les industries aéronautique et spatiale, les entreprises de technologie médicale et les fabricants de systèmes et d'accessoires d'éclairage.

Dachser traite 140 tonnes de marchandises par mois pour SOURIAU. La nouvelle organisation des transports, mise en place il y a un an, comporte de nombreux avantages. La fréquence de quatre rotations par semaine a divisé par deux le délai entre deux expéditions. D'autre part, Sylvain Guittet a pu observer une diminution du nombre de retards liés au transport des produits de haute technologie de

Ingénierie de pointe chez SOURIAU-SUNBANK

SOURIAU-SUNBANK, avec pour conséquence un respect accru des délais de livraison. Et ce nouveau rythme de transport bénéficie aussi aux collaborateurs. « Avec deux départs par semaine, les pics d'activité étaient plus marqués », rapporte S. Guittet. Maintenant, avec une charge de travail mieux répartie dans le temps, ils peuvent travailler plus sereinement.

G. Schreier

Atout maître pour John Paul Okindah : la fiabilité

LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE

L'HOMME AUX MULTIPLES TALENTS

De la technique aéronautique à la logistique en passant par l'exploitation agricole. John Paul Okindah est devenu responsable d'entrepôt à l'agence Dachser de Chicago.

On peut prévoir certaines choses avec précision – il faut prendre les autres comme elles viennent. « C'est comme ça dans la vie – et comme ça aussi dans la logistique », dit J.P. Okindah en souriant. Il en a connu des changements et des défis, mais il sait les gérer. « D'abord réfléchir, puis agir de manière cohérente », telle est sa devise.

C'est ainsi que ce logisticien expérimenté d'origine kenyane exerce depuis un an et demi la fonction de responsable d'entrepôt chez Dachser. Au sein de l'agence de Chicago, il contrôle les mouvements de stocks entrants et sortants dans le cadre de l'activité de logistique contractuelle pour le Midwest américain. Les chiffres clés toujours à l'esprit, il doit gérer la planification du personnel en conséquence. « Avec l'informatique Dachser, et plus précisément le logiciel de gestion d'entrepôt Mikado, tous les processus sont toujours complètement transparents pour nous. Nous pouvons prévenir les erreurs en amont, car nous pouvons tout analyser avec précision et tirer les conclusions qui s'imposent », explique J.P. Okindah.

La gestion d'entrepôt est un travail d'équipe

Il possède toutes les qualités requises pour son exigeante mission. En 1999, il étudie la technique aéronautique et l'économie sur les bords du lac Michigan. C'est à l'université Andrews, située entre Chicago et Detroit, qu'il valide ses études, pour ensuite travailler au service de divers transporteurs de fret aérien puis comme responsable d'entrepôt. Il apprend ainsi à connaître toutes les facettes de l'entreposage. « J'ai travaillé dans la fabrication, établi des commandes pour le réapprovisionnement, affiné le système ERP avec le département informatique, formé des collaborateurs, reventilé et réorganisé les stocks entre les agences pour garantir une préparation de commandes efficace », dit-il pour détailler ses expériences dans ses précédents emplois.

Flexible avant tout

J.P. Okindah ne craint pas les défis, si l'on regarde brièvement sa biographie : avant d'entrer chez Dachser, il travaillait dans un grand conglomérat américain. Mais une réorganisation lui a fait perdre son poste. Alors à la recherche d'un nouvel emploi, il s'est décidé à changer radicalement d'orientation. « Je n'avais vraiment jamais oublié le Kenya, mon pays d'origine », précise J.P. Okindah. Il a donc vite réalisé que sa formation et son expérience lui commandaient de s'engager dans son pays.

« Au Kenya, la production alimentaire n'est pas à la hauteur de l'accroissement démographique, et la faible productivité agricole rend le pays dépendant des importations de denrées alimentaires. J'ai alors décidé de me rendre utile. » J.P. Okindah est devenu exploitant agricole. À Matayos, petit village de l'Ouest kenyan, proche de la frontière ougandaise, il a monté une exploitation laitière et d'élevage porcin moderne sur un terrain de son père. Le projet ne devait pas seulement être rentable, il se voulait également centre de formation pour des étudiants et d'autres vulgarisateurs de l'agriculture moderne au Kenya.

Mais la bureaucratie, la politique et la corruption dans l'industrie et l'administration régionale l'ont contraint à réduire la taille de l'exploitation, dont ses employés ont repris la direction. Il n'a toutefois pas souhaité l'abandonner, malgré les difficiles conditions générales sur un plan économique et politique. « C'est une grande et riche expérience », déclare J.P. Okindah. Il vérifie régulièrement en personne que tout se passe bien pour son exploitation au Kenya.

S'engager et s'assurer que tout fonctionne – c'est aussi ce qu'il fait avec un dévouement sans faille chez Dachser. « Dans l'entrepôt, je veille à ce que tous les processus soient mis en œuvre conformément à des normes et des principes clairs. C'est seulement ainsi que l'on peut, dans une organisation aussi grande et aussi ramifiée, garantir l'homogénéité des opérations à à l'échelon mondial. Un autre défi de taille consiste à trouver, selon les besoins, les ressources nécessaires, notamment en termes de personnel et d'équipement, pour faire tourner efficacement l'entrepôt », poursuit-il. Privilégier l'approche analytique et toujours se tenir informé – ces qualités lui permettent de relever tous les défis.

A. Heintze

Avec plus de 170 entrepôts et deux millions d'emplacements palettes dans le monde, Dachser peut offrir des solutions complètes de gestion de sa chaîne logistique. Des gestionnaires d'entrepôt expérimentés assurent, quant à eux, en permanence un niveau élevé de qualité, de fonctionnalité et de gestion opérationnelle.

OBJECTIF PRIORITAIRE : L'ÉNERGIE PROPRE

En réponse aux préoccupations de notre temps, l'entreprise autrichienne Ochsner, spécialiste des pompes à chaleur, introduit l'exigence de durabilité dans la domotique et les techniques du bâtiment. Sa logistique parfaitement intégrée devient ainsi, pour ce leader technologique, un moteur de croissance sur l'échiquier européen, et même mondial.

Durabilité et protection du climat sont deux notions que Marco Schäfer prend très au sérieux : « Notre démarche dans cette direction est double. D'une part nos produits contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'autre part notre entreprise elle-même ne rejette aucun CO_2 », souligne ce directeur de la société Ochsner, fabricant autrichien de pompes à chaleur. Conjointement avec Karl Ochsner, propriétaire majoritaire et associé gérant de l'entreprise, il table sur une approche écologique de la croissance. « C'est pourquoi nous souhaitons que notre logisticien prenne lui aussi très au sérieux les considérations de développement durable et investisse dans ce domaine », déclare M. Schäfer. Selon lui, Dachser répond parfaitement à ces attentes, tant par l'emploi de modes de propulsion alternatifs, par son souci permanent d'optimiser l'exploitation du volume de chargement que par sa politique active de réduction des émissions. →

L'énergie propre procure une sensation de bien-être

Marco Schäfer, directeur de Ochsner Wärme-pumpen GmbH

> Deux entreprises familiales tendent tout naturellement vers les mêmes objectifs : continuité, pérennité, amélioration permanente et croissance durable, partagées par les deux entreprises

Deux entreprises familiales, un objectif

« Deux entreprises familiales tendent tout naturellement vers les mêmes objectifs : continuité, pérennité, amélioration permanente et croissance durable, partagées par les deux entreprises. » L'accent étant mis sur cette notion de communauté. C'est bien pourquoi Ochsner et Dachser ont été sur la même longueur d'ondes dès le début de leur coopération, en 2009. Désireux de moderniser sa chaîne logistique, Ochsner s'était mis en quête d'un transporteur d'envois de groupage « assurant plus que le simple acheminement de marchandises ». Il l'a trouvé en Dachser Austria. Leurs liens de partenariat, tissés au fil des années, dépassent la simple relation client-prestataire : dans le but d'exploiter pour la production toute la surface à sa disposition, Ochsner a décidé d'externaliser l'entreposage. « Devenir à ce point dépendants d'un partenaire représentait pour nous un profond changement », se souvient M. Schäfer.

Le parcours de l'énergie propre extraite de l'air ambiant

Intégration parfaite des systèmes informatiques

Les processus, nouveaux à l'époque, mais devenus courants depuis longtemps, prévoient que, chaque jour ouvré, toutes les pompes à chaleur fabriquées le jour même soient enlevées par le centre logistique de Linz pour y être entreposées provisoirement avant d'être acheminées et distribuées aux clients européens. Agrandi en 2017, l'entrepôt peut encore mieux servir les clients importants comme Ochsner. Avec ses cinq agences de transport routier, Dachser Austria joue un rôle important de hub pour les trafics de toute l'Europe. Cet atout vaut à Ochsner une croissance constante, notamment sur le continent européen.

Les systèmes informatiques des deux entreprises familiales sont si bien synchronisés que la communication est automatique. Ainsi Ochsner peut à tout moment consulter le statut de ses marchandises, qu'elles soient dans l'entrepôt ou en cours d'acheminement. Ses nombreux clients, aux quatre coins de l'Europe, peuvent réceptionner leurs pompes à chaleur à l'heure et à l'endroit souhaités. « Nous coopérons maintenant majoritairement via l'informatique. Mais sur le plan humain, tout fonctionne aussi très bien », assure Günther Plank, Sales Manager chez Dachser Austria, à Hörsching. Et pas seulement parce que l'équipe de foot des employés de Dachser Austria est accueillie chaleureusement lorsqu'elle participe au tournoi annuel organisé par Ochsner. La communication consiste surtout, à différents niveaux, en un échange régulier de points de vue personnels, et concerne le bilan opérationnel de ce qui a déjà été fait, la forme à donner au partenariat à venir ou les progrès à accomplir en matière de qualité – ce dernier point revêtant une importance particulière pour Ochsner : les dommages dus au transport coûtent cher et engagent inutilement des dépenses de ressources. Il s'agit donc impérativement de les éviter.

Ensemble en direction de la Chine

Ochsner est pleinement satisfait des services de Dachser, ce qui bénéficie aux deux partenaires, souligne Marco Schäfer. La seconde étape du partenariat est déjà engagée, précise-t-il : Dachser va accompagner Ochsner sur le marché chinois. Les premières pompes à chaleur y ont déjà été expédiées il y a trois ans. Mais, à partir de 2019, les livraisons vont devenir régulières. « Pour Ochsner, nous mettons en œuvre tout l'éventail de nos services : transport

Les pompes à chaleur sont très demandées : la production tourne à plein régime

vers la Chine, entreposage, formalités douanières et distribution », énumère G. Plank. Les envois partent de Linz vers Hambourg pour y être embarqués à destination de Shanghai.

Le réseau mondial Dachser est l'un des nombreux avantages offerts par le logisticien et appréciés par Ochsner. Les systèmes informatiques Dachser sont les mêmes en Chine qu'en Europe, mis à part le fait que l'entrepôt de distribution ne se situe plus en Autriche, à Hörsching, mais dans les environs de Shanghai. « Autre culture, autre fuseau horaire, sinon pour l'essentiel les processus fonctionnent de la même façon : des conditions idéales pour exporter notre modèle de réussite », résume M. Schäfer, directeur de Ochsner. « Dans l'optique de notre démarche de réduction des émissions de CO_2, nous nous préparons à transporter nos marchandises par rail, sur la nouvelle route de la soie. »

Ambitions pour l'avenir

Pour le moment, la stratégie de croissance du fabricant de pompes à chaleur prévoit, comme principale avancée, de se tourner avec son partenaire logistique vers les marchés asiatiques. Mais ses ambitions ne s'arrêtent pas là. Au cours des cinq prochaines années, intégrant encore plus les services de Dachser, Ochsner va investir une dizaine de millions d'euros dans ses sites. « Les pompes à chaleur sont notre cœur de métier, mais pour tout le reste nous avons besoin de l'aide efficace et intégrée de partenaires », constate M. Schäfer. Dachser Austria accueille favorablement les plans d'avenir de son important client et propose d'y apporter son soutien en y incluant ses propres propositions. Günther Plank : « L'exemple de Ochsner montre bien que c'est ensemble que l'on progresse le plus. Si le client fait confiance à son prestataire, il peut avancer à grands pas. » Tant au niveau des résultats chiffrés de l'entreprise que sur le plan de son développement durable.

L. Becker

PROFIL

Ochsner Wärmepumpen GmbH

La maison-mère de l'entreprise familiale Ochsner a été fondée en 1872, son siège social étant à Linz. En 1978 ce fabricant d'équipements industriels s'est spécialisé dans les pompes à chaleur, adoptant alors le nom de Ochsner Wärmepumpen Gmbh. À l'avant-garde de la technologie, il compte à l'international parmi les leaders de son secteur. Dans le domaine des techniques de chauffage et de réfrigération respectueuses du climat, l'entreprise a conquis une part significative des marchés en Autriche, en Allemagne, en Suisse et dans de nombreux pays européens de l'Ouest et de l'Est. Les pompes à chaleur Ochsner sont même exportées en Chine. On estime à 150 000 le nombre total de pompes Ochsner déjà installées et en fonctionnement.

www.ochsner.com

Les pompes à chaleur utilisent la chaleur présente dans l'air extérieur ambiant, l'eau (nappe phréatique p. ex.), le sol (de la Terre) ou toute autre source de chaleur. Par le biais d'un processus thermodynamique, elles « pompent » la chaleur dans la source et la font remonter à un niveau supérieur, où elle est utilisée pour le chauffage et la production d'eau chaude.

Jan-Ferdinand Lühmann, responsable expédition EL Dachser Neumünster, Paul Bartram, Bartram Bau-Systeme, Alexander Tonn, Managing Director EL Germany chez Dachser et Olaf Tauras, maire de Neumünster (de gauche à droite)

Réseau européen

DU NEUF À NEUMÜNSTER

Dachser investit à Neumünster, Schleswig-Holstein, 17,4 millions d'euros dans la construction d'un nouveau centre logistique et renforce ainsi son vaste réseau de transport routier européen.

Premier coup de pioche dans l'Isarstrasse, dans la zone industrielle au sud de Neumünster : c'est là que s'élèvera, dans les prochains mois, un terminal de transbordement ultramoderne pour produits industriels et denrées alimentaires. Avec une enveloppe de 17,4 millions d'euros, Dachser construit, sur un terrain de 57 000 m², un bâtiment d'exploitation de 6 700 m², dont 5 000 m² accueilleront les produits industriels. Le transbordement des denrées alimentaires s'effectuera sur une surface attenante réfrigérée de 1 700 m². Au total 76 portes sont prévues pour les chargement et déchargement des camions. Des bureaux d'une surface de 1 000 m² viendront compléter le bâtiment d'exploitation. A leur achèvement, au troisième trimestre 2020, 30 nouveaux emplois y seront créés.

Relié à l'Europe

Lors de la pose de la première pierre, en présence d'Olaf Tauras, maire de Neumünster, Alexander Tonn, Managing Director European Logistics Germany, a déclaré : « Neumünster devient un nouveau point de transit pour Dachser tout au nord de l'Allemagne. Ce site est directement relié à notre réseau de transport routier qui couvre toute l'Europe. Les nouvelles installations répondent aux normes les plus récentes et offrent, pour la région, des emplois sûrs à long terme dans la logistique. »

Asie Pacifique

NOUVEAU REGROUPEMENT EN EXTRÊME-ORIENT

Dachser centralise ses activités en Chine du Nord et en Corée au sein de la zone économique Far East North, afin d'optimiser ses ressources et d'offrir à ses clients des prestations encore plus efficientes.

La direction est assurée par Yves Larquemin, Managing Director Far East North, qui lui-même dépend d'Edoardo Podestá, Managing Director de la Business Unit Dachser Air & Sea Logistics Asia Pacific.

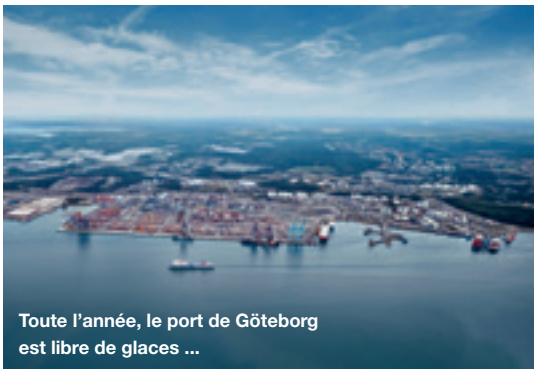
Yves Larquemin occupait depuis 2012 les fonctions de Managing Director Air & Sea Logistics North China. Français d'origine, il a dirigé avec grand succès cette entité et étendu avec douze sites stratégiques la présence de Dachser en Chine du Nord.

La zone économique Far East North assure le transport de fret aérien et maritime ainsi que des solutions de logistique contractuelle intégrées personnalisées.

+++ RENFORCEMENT DU « HOTSPOT » BANGLADESH +++ Dachser investit dans son réseau d'Asie du Sud afin de répondre à la demande sur le marché bangladais. Le nouveau bureau est idéalement situé dans le centre industriel et financier montant de Chittagong, deuxième plus grande ville du pays. « Le Bangladesh est un marché intéressant par son très haut potentiel, déclare Jude Crasto, Managing Director Air & Sea Logistics Bangladesh. La croissance économique est remarquablement stable, et la demande de prestations d'une plus grande qualité et fiabilité augmente. Chittagong n'est pas un site stratégique seulement pour son infrastructure et sa portée, mais aussi du fait de la proximité des clients. » Le nouveau site est situé près du port, le port maritime international le plus actif du golfe du Bengale et le troisième plus important d'Asie du Sud. +++

+++ REBRANDING CONCLUANT +++ C'est fait : en septembre, Johnston Logistics est enfin devenu Dachser Ireland Ltd. Il y a deux ans, Dachser avait acquis une part majoritaire du logisticien irlandais Johnston Logistics Ltd. Le rebranding et le changement de raison sociale ont marqué son intégration complète dans le réseau Dachser. +++

Dachser Ireland au salon transport logistic : en partant de la gauche, Bernhard Simon, CEO de Dachser, Albert Johnston, actuel Managing Director Dachser Ireland, et Michael Schilling, COO Road Logistics chez Dachser



Toute l'année, le port de Göteborg est libre de glaces ...

... et point de ralliement de grandes compagnies maritimes.

Anna Bergdahl, Country Manager Dachser Air & Sea Logistics Sweden

+++ ASL EN SUÈDE +++ Dachser Air & Sea Logistics fait son entrée sur le marché suédois et dispose désormais d'un bureau pour le fret aérien et maritime à Göteborg. « Pour nous, Dachser Air & Sea Logistics Sweden représente un investissement supplémentaire dans notre réseau aérien et maritime mondial et un moyen de renforcer notre présence sur le marché scandinave », a déclaré Jochen Müller, COO Air & Sea Logistics. Jusqu'à présent, Dachser possédait des bureaux locaux pour le fret aérien et maritime au Danemark et en Finlande. « Notre bureau à Göteborg nous permet d'offrir à nos clients suédois un accès aux marchés mondiaux via Dachser », ajoute J. Müller. La palette de prestations couvre tous les services aériens, maritimes et ferroviaires mondiaux ainsi que le dédouanement et l'entreposage. +++

UN TREMPLIN VERS L'ASIE

Singapour est l'un des pôles logistiques les plus importants et les plus animés au monde. Une situation privilégiée et une longue tradition de stabilité politico-économique font de cette ville-État une base idéale pour les entreprises internationales qui souhaitent conquérir les marchés florissants de la région Asie-Pacifique.

Les débuts ont été modestes. Là où se dresse aujourd'hui un imposant décor de gratte-ciels on trouvait, il y a juste un peu plus de 200 ans, de simples cabanes de familles de pêcheurs. Depuis, cette métropole à la pointe de la péninsule malaise a connu une croissance vertigineuse. Une croissance qu'elle doit surtout à la logistique, car le port naturel aux eaux profondes s'est révélé déterminant dans la création d'un comptoir commercial britannique au 19e siècle.

Avec plus de 1 000 postes d'accostage et 300 grues, les installations portuaires sont parmi les plus imposantes au monde. En 2018, 36,6 millions de conteneurs remplis d'électronique, de produits chimiques, et de machines – en majorité en provenance de Chine, de Hong Kong, d'Indonésie, du Japon, de Corée du Sud, de Malaisie et des États-Unis – y ont été déchargés. Mais ce n'est pas tout : l'autorité portuaire de Singapour (PSA) souhaite augmenter de 40 % la capacité du port à conteneurs par le biais de déménagements et d'extensions. Dès 2020, le nouveau méga-terminal « Tuas » regroupera tous les terminaux et traitera, à partir de 2040, 65 millions de conteneurs normalisés par an.

L'aéroport international affiche lui aussi d'étonnantes capacités. Environ 80 compagnies aériennes du monde entier atterrissent et décollent de Singapour, reliant la capitale avec 400 villes du globe. L'an dernier, près de 66 millions de passagers et 2,19 millions de tonnes de fret →

Singapour s'agrandit dans toutes les directions

Le port en eau profonde de Singapour

Extension par remblaiement : pour s'étendre, Singapour gagne sur les eaux côtières peu profondes en les comblant de sable. Mais cette ville-État bouillonnante atteint, de toute évidence, ses limites. Les eaux peu profondes et le sable viennent lentement à manquer. Pourtant, cela ne ralentit pas les fantasmes de croissance. Singapour continue de s'agrandir en s'enfonçant sous terre, où elle crée de nouveaux espaces d'entreposage et d'habitation. Le sable alors récolté profite à d'autres projets de remblaiement.

ont transité par l'aéroport Changi. D'ici 2035, le nombre de voyageurs devrait grimper à 180 millions par an. Aussi un cinquième terminal est-il actuellement en construction.

Une plateforme du commerce international

Rien d'étonnant donc à ce que la Banque mondiale classe toujours ce site parmi les premiers pour son indice de la performance logistique (LPI). Les entreprises internationales implantées dans la ville-État sont par conséquent très nombreuses. Selon la Commission pour le développement économique (EDB) de Singapour, 37 400 d'entre elles y ont leur siège, parmi lesquelles 7 000 multinationales, dont plus de la moitié réalisent des affaires dans la région Asie-Pacifique mais en dehors de la ville-État.

L'économie singapourienne est très polarisée sur la fabrication haut de gamme, notamment de semi-conducteurs et d'électronique grand public, d'équipements de transport et de pièces détachées de navires. Le gouvernement promeut des secteurs en croissance, comme la construction aéronautique, la mécanique de précision, et aussi les sciences du vivant, telles la médecine, la technique médicale et la biotechnologie. Selon une enquête de la Banque mondiale, cet État serait l'un des plus accueillants pour les entreprises. Nulle part ailleurs il ne serait aussi simple de créer une société, avec des exigences bureaucratiques et des formalités administratives aussi réduites – un atout majeur, surtout pour les PME. « À Singapour, tout converge idéalement, toutes les cultures asiatiques sont présentes, de sorte que les affaires et les processus se gèrent en parfaite harmonie », explique Frank Stadus, Managing Director Air & Sea Logistics Singapore chez Dachser.

Ces dernières années, Dachser Air & Sea Logistics a investi massivement dans la région Asie-Pacifique et ainsi renforcé son réseau intercontinental. C'est également dans cette optique que Dachser a implanté; en 2011, sa propre filiale à l'étranger, un tremplin qui lui donnait accès à l'espace économique d'Extrême-Orient.

Avec ses 54 collaborateurs, Dachser Singapore assure le transport de fret aérien et maritime ainsi que des services de logistique contractuelle et à valeur ajoutée pour des clients du monde entier. « Face à un environnement aussi dynamique, il est important d'être sur place. D'ici, nous pouvons accompagner nos clients dans leurs projets et élaborer avec eux des solutions qui les renforcent dans leur croissance, affirme F. Stadus avec conviction. Nous comprenons les exigences de nos clients asiatiques et définissons ensemble tant leurs besoins en matière de chaîne logistique que les concepts de mise en œuvre y afférents. »

Cela se traduit notamment par des liaisons LCL (Less than Container Load) régulières pour la région Asie-Pacifique. « Ces liaisons permettent de planifier la manutention du fret transitant entre les pays d'Asie du Sud-Est ou entre l'Asie et l'Europe », précise l'expert logistique. Le réseau de transport terrestre transfrontalier entre Singapour, la Malaisie et la Thaïlande serait notamment un facteur clé de succès, car il jette les bases de relations commerciales intenses entre ces pays.

L'avenir de l'industrie logistique singapourienne s'annonce dans l'ensemble très prometteur. Ainsi, des investissements ont été convenus avec l'EDB jusqu'à l'horizon 2035 et au-delà. Face à la pénurie de ressources naturelles, le gouvernement doit investir dans la technologie et l'innovation pour renforcer la compétitivité du pays. La région tout entière en profite si l'on se réfère à des événements comme le salon Industrial Transformation Asia-Pacific (ITAP) en 2019, l'homologue asiatique du salon de Hanovre, qui rayonne bien au-delà des murs de Singapour. S'inspirant

Frank Stadus,
Managing Director
Air & Sea Logistics
Singapore chez Dachser

> À Singapour, tout converge idéalement

du modèle allemand, l'ITAP réunit fabricants, fournisseurs de technologies et entrepreneurs précurseurs pour échanger des idées, construire des réseaux et élaborer des solutions. Pour la deuxième fois consécutive, Dachser tiendra son propre stand au salon.

Un autre vecteur important pour l'avenir du secteur logistique sera également à l'honneur au salon, à savoir la transformation numérique. Et ce à juste titre : à Singapour, l'e-commerce affiche un taux de croissance à deux chiffres. Des clients soucieux des coûts achètent de plus en plus en ligne, surtout de petits produits peu coûteux.

Il appartient donc au secteur de la logistique d'exploiter la numérisation pour trouver des outils de livraison plus économiques. Des expériences avec des drones sont déjà en cours. Dans le port maritime des véhicules à pilotage automatique sont à l'oeuvre, et bientôt, les palettes de fret aérien seront composées, à l'aéroport de Changi, grâce à des capteurs 3D et des robots. Un prototype baptisé « Aviation Challenge 2 » a ainsi été développé pour le compte de l'autorité aéronautique (Civil Aviation Authority) de Singapour.

Présence dans le centre d'activité de la ville

Dans cet environnement dynamique, Dachser Singapore renforcera sa présence dans les domaines du transport et de l'entreposage, annonce F. Stadus. À cet effet, il a déménagé en mars avec son équipe à Jurong East, un pôle animé où se concentrent les entreprises tournées vers l'avenir. Cela a constitué, souligne F. Stadus, un pas important pour le développement de Dachser en Asie du Sud-Est.

« En renforçant en permanence notre réseau dans les pays d'Asie qui pèsent d'un point de vue économique, nous suivons une voie bien claire, ajoute Edoardo Podestá, Managing Director de la Business Unit Air & Sea Logistics Asia Pacific, en charge de cette région. Notre équipe motivée et nos nouveaux locaux ont largement contribué à l'extension de notre portefeuille de services. Nous avons posé les jalons d'une croissance future. Dans le monde des affaires actuel, la fiabilité est essentielle. Nous sommes parfaitement préparés et sommes en mesure d'offrir à nos clients des solutions solides en matière de chaîne d'approvisionnement. »

K. Fink

Frank Stadus, Managing Director Air & Sea Logistic Singapore et Jochen Müller, COO Air & Sea Logistics (de g. à dr.)

PROFIL

République de Singapour

Superficie :
719 km²

Population :
5,6 millions d'habitants

Densité de population :
7 805,6 habitants/km²

Langues officielles :
anglais, tamoul, malais et mandarin

Monnaie :
dollar de Singapour

PIB :
487,1 milliards de dollars US (2018)

QUE SE PASSERAIT-IL SI…?

Pour paraphraser Aristote, disons que la logistique est plus que la somme de ses parties. Elle n'est pas que numérique ni exécution et reste toujours liée à l'humain. Andreas Froschmayer, Corporate Director Corporate Development, Strategy & PR chez Dachser, se demande si elle pourrait exister si l'on disposait de certaines de ses parties seulement.

**Andreas Froschmayer,
Corporate Director
Corporate Development,
Strategy & PR chez Dachser**

> La logistique n'est efficace et pérenne que si elle est mise en œuvre comme un système complet

Considérons la logistique réellement dans sa globalité : les entreprises industrielles et commerciales souhaitent et requièrent pour leur logistique une solution système qui relie fournisseur et consommateur à travers des réseaux de production et de distribution, tout en englobant les mouvements de marchandises, les structures d'entreposage et leurs services logistiques pour piloter ces réseaux hautement complexes et fortement sollicités au quotidien.

Que se passerait-il si la logistique n'était qu'une affaire d'informatique ?

À l'ère de la transformation numérique, on pourrait penser qu'Internet et la mise en place de plateformes en ligne faciliteraient significativement l'organisation de la logistique. Supposons que des entreprises de transport s'appuyant sur le numérique se mettent à décomposer son système complexe en ses différentes transactions pour en faire surgir un modèle économique lucratif. Une appli, un site en ligne, une banque de données, il n'en faut pas plus aux prestataires logistiques virtuels. Mais à quelles prestations pourraient prétendre les entreprises industrielles et commerciales si la logistique n'avait plus qu'une forme numérique ?

Des transactions pourraient alors être effectuées. Mais qui gérerait les éventuelles difficultés, qui assurerait le service client et comment les capacités physiques seraient-elles mises à disposition ? À mon avis, cela ne peut fonctionner que si l'on fait intervenir le facteur humain après les transactions. Et enfin aussi le facteur « physique » : les capacités de transport, l'infrastructure pour le cross-docking et de manière générale un réseau physique pour l'exécution des commandes dans la chaîne d'approvisionnement.

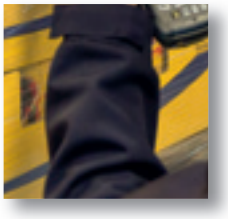
Bien que tout cela soit finalement évident, la communauté des startups perpétue malgré tout encore souvent l'erreur commise lors du premier boom de l'e-commerce : le niveau physique est négligé, alors qu'il est essentiel pour que la logistique tienne toutes ses promesses. Celui qui ne peut les réaliser est comme un chef d'orchestre sans chœur ni musiciens. Il peut certes manier la baguette avec brio, cela ne lui permettra jamais de créer un son et encore moins une symphonie.

La numérisation – en fait surtout l'intelligence artificielle – soulève régulièrement la question de savoir si l'être humain ne pourrait pas, à plus ou moins long terme, être totalement évincé. L'automatisation intégrale et les robots pourraient le supplanter. Les machines ne connaissent pas la fatigue, travaillent si besoin sans baisse de rythme 24h/24 et 7j/7, 365 jours/an. Elles ne commettent pas non plus d'erreurs – si elles ont été bien programmées.

Que se passerait-il si le rôle de l'être humain venait à être sous-estimé ?

Les possibilités actuelles de la numérisation semblent nous conduire à la même conclusion, à savoir que l'être humain pourrait devenir superflu en logistique. Mais les systèmes informatiques n'ont pas de fin en soi et leur mission consiste bien plus à préparer des informations pertinentes permettant aux êtres humains de prendre des décisions avisées sur des plans stratégique et opérationnel dans le monde du travail. Et pour les prestations logistiques au sein de réseaux intégrés, les collaborateurs des agences du transport terrestre et des bureaux de fret aérien et maritime sont indispensables pour la manutention et le transbordement des marchandises, ainsi que pour le service client.

C'est justement dans les entreprises familiales telles que Dachser, dont la valeur ne se mesure pas que par un fort rendement, mais par un niveau élevé de qualité, que les connaissances et la mobilisation des collaborateurs contribuent largement à la satisfaction et à la fidélité des clients. Dachser mise donc tout spécialement sur les hommes →



et les femmes qui enrichissent l'entreprise par leurs compétences, leur attachement aux valeurs et leur intelligence, et qui cherchent des défis et une expérience particulière. Chez Dachser, cela suppose que les systèmes informatiques suivent les processus, et non l'inverse, comme c'est souvent le cas avec les progiciels.

Aussi, la question de savoir ce qu'il adviendrait si la logistique devait se faire sans les hommes et les femmes ne se pose-t-elle pas chez Dachser, pas plus que celle de savoir ce qu'il en serait si elle devait s'effectuer manuellement, sans informatique. En tout état de cause, les personnes utilisant le numérique à bon escient occupent toujours une place centrale chez Dachser. Ce sont en effet elles qui développent les nouvelles organisations et leurs modèles économiques, qui façonnent les stratégies et leur mise en œuvre dans les entreprises, qui assurent les tâches opérationnelles en s'appuyant sur des algorithmes et des machines. C'est dans cet ordre que s'inscrit le facteur humain dans l'économie et la société.

Qu'adviendrait-il si la logistique n'avait pas accès aux capacités physiques ?

Que pourrait-il bien se passer si la logistique d'une entreprise industrielle ou commerciale ne disposait ni de systèmes physiques ni de capacités ? Autrement dit ni d'entrepôts, ni de véhicules de transport, ni de conteneurs ni de palettes ? Au contraire des filières de l'édition et des médias ou encore des assurances et des banques, le logisticien ne crée en fin de compte une valeur ajoutée concrète que par la capacité modulable et activable à tout moment de déplacer les marchandises en circulation par le biais de réseaux de transport et d'entreposage intégrés. Cela présuppose tout d'abord une standardisation et une harmonisation des processus de déplacement physique des stocks ainsi qu'une internationalisation pour une desserte globale des entreprises industrielles et commerciales par le réseau logistique. Dachser entretient des liaisons entre 37 pays rien qu'en Europe et compte 399 sites dans le monde.

Les flux de marchandises dans des réseaux physiques aboutis sont aussi des flux d'informations et de données aux interdépendances complexes. En logistique 4.0, le transport de A vers B n'est donc « qu'un » aspect des choses. Ainsi, chez Dachser, on retrouve l'image numérique des flux de marchandises sur la plateforme de logistique électronique de suivi des envois et de gestion des commandes ou sur un centre d'échange de données informatisées (EDI) avec les clients. À cela s'ajoutent d'autres technologies dans l'entrepôt, ainsi qu'une surveillance en ligne continue des événements de la chaîne d'approvisionnement, qui permettent de suivre chaque lot de façon précise et en temps réel, depuis l'enlèvement jusqu'à la livraison.

En pratique, on peut par exemple directement intégrer les besoins en locaux et en équipements dans la planification des capacités, et utiliser des systèmes d'alerte précoce pour signaler d'éventuels problèmes de capacité. Cela est très apprécié des clients, mais suppose en contrepartie des relations de pleine confiance avec leur prestataire.

Finalement, c'est le bilan logistique qui compte

Nous parvenons à la question finale : et si la logistique était justement bien plus que la somme de ses parties ? Chez Dachser, nous parlons pour cela, comme dans notre slogan publicitaire, de « logistique intelligente », et aussi d'un système cyber-socio-physique abouti.

Pour ma part, je pense qu'à l'avenir, la création de valeur logistique sera déterminée par les entreprises capables de créer et de faire fonctionner des réseaux multidimensionnels qui se développeront en permanence de manière intégrée.

Nous avons une formule pour cela chez Dachser : « Notre objectif est d'améliorer le bilan logistique de nos clients. » Et ils s'y retrouvent : chacune des « prouesses » logistiques intégrées donne plus de valeur aux produits de l'entreprise grâce à la qualité de service et valorise ainsi l'entreprise industrielle ou commerciale concernée.

RENCONTRE GERMANO-ZAMBIENNE

L'an dernier, lors d'un séjour d'un petit mois en Zambie, 12 jeunes employés Dachser avaient pu prendre connaissance d'initiatives environnementales et projets menés dans ce pays. Cette année, c'était à leur tour d'accueillir de jeunes Zambiens de leur âge. Ceux-ci ont découvert avec enthousiasme Kempten et ses environs, ainsi que l'agriculture et la production laitière biologiques. Les apprentis allemands du site leur ont donné un aperçu authentique du système allemand de formation en alternance et des métiers que l'on peut apprendre chez Dachser. Temps fort du séjour : la rencontre et le repas avec le CEO de Dachser Bernhard Simon. Tous les participants en sont convaincus : « Nous resterons en contact même après la fin du projet. »

DACHSER
Intelligent Logistics

25 % DE VISION, C'EST 100 % TROP PEU.

Ceux qui veulent prendre la bonne direction doivent avoir un suivi à chaque étape. Joignez vos forces à celles de DACHSER et bénéficiez du haut niveau de qualité offert par un système totalement intégré. Ainsi, vous aurez une vision parfaitement transparente à chaque phase de votre chaîne d'approvisionnement.

www.dachser.com